

EXLIBRIS Scan Digit



The Doctor *y La Comunidad*

<http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/>

<http://el1900.blogspot.com.ar/>

<http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/>

Enciclopedia Ilustrada de la
AVIACION

Enciclopedia Ilustrada de la
AVIACION



Editorial  Delta, S.A.

AVIACION

Publicada por Editorial Delta, S.A., Barcelona, y comercializada en exclusiva por Distribuidora Olimpia, S.A., Barcelona

Volumen

Director: José Mas Godayol
 Director editorial: Gerardo Romero
 Jefe de redacción: Pablo Parra
 Coordinación editorial: Pablo Costantini
 Asesor técnico: Juan Antonio Guerrero

Redactores y colaboradores: Stan Morse, Trisha Palmer, Chris Chant, Marco Aurelio Galmarini, Carlos Möller
 Realización gráfica: Luis F. Balaguer

Redacción y administración:

Paseo de Gracia, 88, 5.º, Barcelona-8
 Tels. (93) 215 10 32 / (93) 215 10 50 - Télex: 97848 EDLTE

LA ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN se publica en forma de 156 fascículos de aparición semanal, encuadernables en doce volúmenes. Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se ponen a la venta las tapas para su encuadernación. Coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta, se obtendrá un interesante dossier (no encuadernable) sobre las FUERZAS y las LÍNEAS AÉREAS DEL MUNDO.

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta del fascículo en el transcurso de la obra si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

© 1981 Aerospace Publishing Ltd. London
 © 1981 Pilot Press Ltd. London, para los perfiles en color, diagramas y vistas interiores
 © 1984 Editorial Delta, S.A., Barcelona, 2.ª edición
 ISBN: 84-85822-30-7 (fascículo) 84-85822-36-6 (tomo II)
 84-85822-28-5 (obra completa) 098405
 Depósito Legal: B. 1-84
 Fotocomposición: Tecfa, S.A., Pedro IV, 160, Barcelona-5
 Impresión: Cayfosa, Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
 Impreso en España - Printed in Spain - Mayo 1984

Editorial Delta, S.A., garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra.

Distribuye para España: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S.A., Carretera de Irún, km 13,350. Variante de Fuencarral, Madrid-34.

Distribuye para Argentina: Viscontea Distribuidora, S.C.A., La Rioja 1134/56, Buenos Aires.

Distribuye para Colombia: Distribuidoras Unidas Ltda., Transversal 93, n.º 52-03, Bogotá D.E.

Distribuye para México: Distribuidora Intermex, S.A., Lucio Blanco, n.º 435, Col. San Juan Tilihuaca, Azcapotzalco, 02400 México, D.F.

Distribuye para Venezuela: Distribuidora Continental, S.A., Ferrenquín a Cruz de Candelaria, 178, Caracas, y todas sus sucursales en el interior del país.

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de la ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACIÓN.

Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco o librería, Vd. conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.

Servicio de suscripciones y atrasados (sólo para España)

Las condiciones de suscripción a la obra completa (156 fascículos más las tapas, guardas y transferibles para la confección de los 12 volúmenes) son las siguientes:

- Un pago único anticipado de 26 910 ptas. o bien 12 pagos trimestrales anticipados y consecutivos de 2 243 ptas. (sin gastos de envío).
- Los pagos pueden hacerse efectivos mediante ingreso en la cuenta 3371872 de la Caja Postal de Ahorros y remitiendo a continuación el resguardo o su fotocopia a Distribuidora Olimpia (Paseo de Gracia, 88, 5.º, Barcelona-8), o también con talón bancario remitido a la misma dirección.
- Se realizará un envío cada 13 semanas, compuesto de 13 fascículos y las tapas para encuadernarlos.

Los fascículos atrasados pueden adquirirse en el quiosco o librería habitual. También pueden recibirse por correo, con incremento del coste de envío, remitiendo su importe a Distribuidora Olimpia, en la forma establecida en el apartado b). Para cualquier aclaración, telefonar al n.º (93) 215 75 21.

No se efectúan envíos contra reembolso.

ENCICLOPEDIA ILUSTRADA DE LA AVIACION



El Doctor

<http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/>

<http://el1900.blogspot.com.ar/>

<http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/>

La guerra fría

El NORAD y la Línea DEW

En el período anterior a la II Guerra Mundial, la posibilidad de un ataque aéreo sobre el continente norteamericano era tan remota que virtualmente no se hizo nada en materia de defensa. Incluso en el curso de ese conflicto, sólo una porción ínfima del enorme presupuesto militar se dedicó a la protección del continente.

Durante la guerra, los sistemas de defensa norteamericanos consistían principalmente en unas 100 estaciones de radares de alerta, situadas en las costas este y oeste. Sin embargo, estas defensas fueron innecesarias y, ante la creciente certeza de una victoria aliada, la cadena de radares fue progresivamente desmantelada durante las fases finales de la II Guerra Mundial. De este modo, cuando se produjo la rendición japonesa no quedaba ya nada de ella y no fue hasta que la guerra fría apareció a finales de los años cuarenta que se volvió a considerar la necesidad de una eficaz defensa aérea.

Una de las causas primarias de este renovado interés fue la noticia de que la URSS estaba fabricando el Boeing B-29 Superfortress con el apelativo de Tupolev Tu-4, y que este modelo tenía alcance suficiente para llegar a EE UU. La consolidación del poder soviético en el mundo (lo que quedó refrendado por los pasajes de Checoslovaquia y Berlín) añadió leña al fuego, pero el factor que más contribuyó a la edificación de una red efectiva de protección de América del Norte fue seguramente la detonación del primer ingenio nuclear soviético, en agosto de 1949.

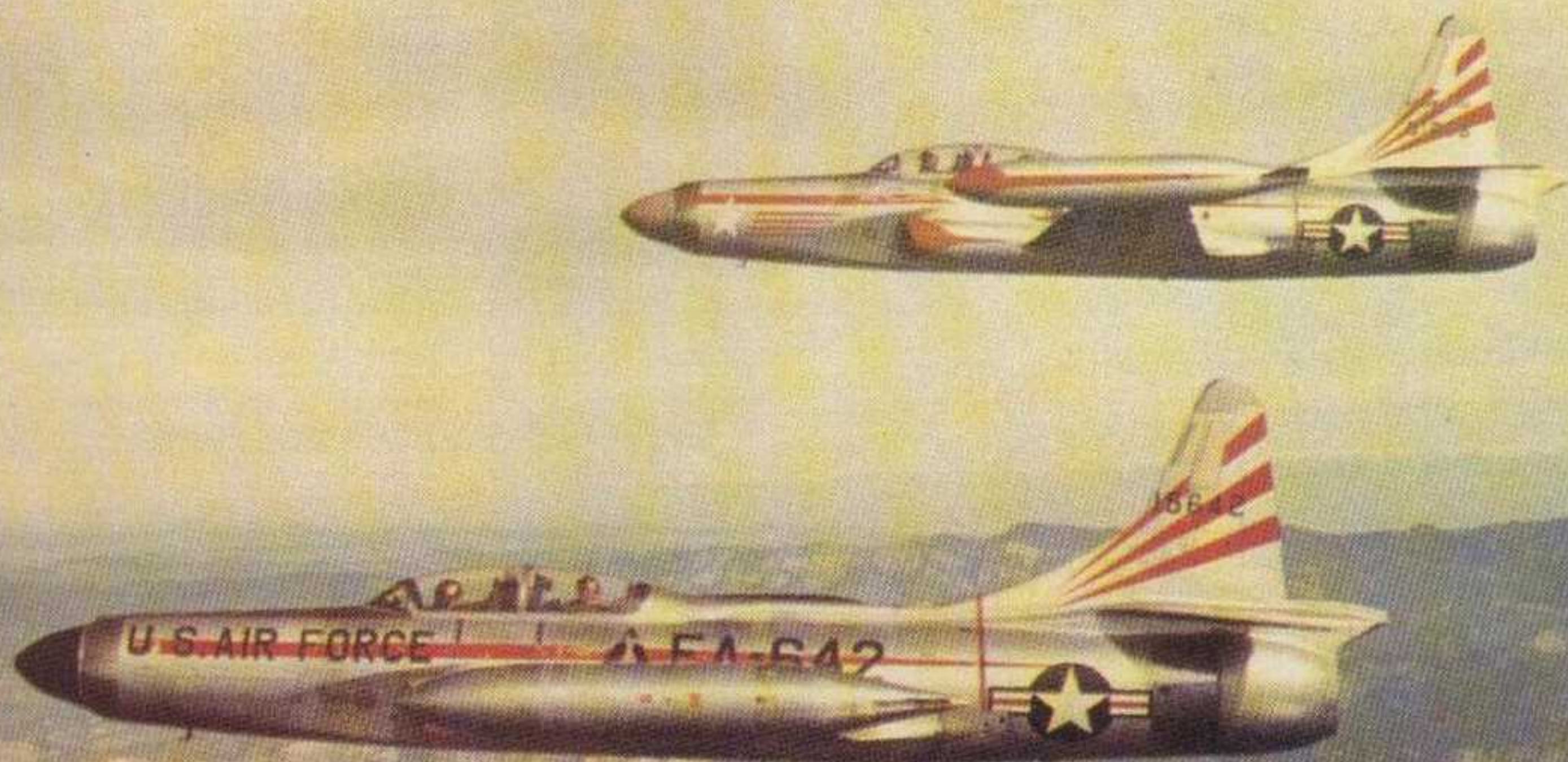
Si bien hasta entonces el peligro había residido en la posibilidad de sufrir un ataque convencional, ahora la amenaza adquiría un cariz bien distinto, pues estaba claro que la URSS podía infligir graves daños al continente norteamericano. No sería de extrañar que las personas encargadas de la defensa de Estados Unidos sufriesen durante esos primeros años más de una inolvidable noche de insomnio, pues veían con la misma claridad que los medios puestos a su disposición eran absolutamente insuficientes para contrarrestar un ataque masivo y decidido.

Durante la época de la inmediata posguerra, las desmovilizaciones a gran escala habían reducido a la US Army Air Force a sólo una sombra de lo que había sido. Se dieron algunos pasos hacia su modernización y reorganización, como la creación de un Mando de Defensa Aérea (MDA) en marzo de 1946 al tiempo que se constituían el Mando Aéreo Estratégico (MAE) y el Mando Aéreo Táctico (MAT). Sin embargo, los medios defensivos seguían siendo magros, pues el MDA controlaba solamente en principio cuatro escuadrones de caza y una estación de radar.

La creación de la US Air Force como orga-

nización independiente en 1947 proporcionó una base mucho más segura desde la que conformar la defensa aérea, y ello se reflejó en marzo de 1948 en la conferencia de Cayo Hueso, en la que se discutieron sus cometidos y límites, dándose la responsabilidad máxima de la defensa aérea continental a la creciente US Air Force. Pero incluso entonces, los fondos para los programas de expansión eran de difícil obtención, si bien en 1949 el Congreso aprobó una partida de 86 millones de dólares para la construcción de una red de alerta temprana consistente en 75 emplazamientos de radares y diez centros de control en EE UU y Alaska. Mientras progresaban las obras en esas instalaciones, parte de los fondos fueron desviados a otros proyectos militares con los que se quería obtener un primer vestigio de protección, de modo que cuando se produjo la invasión de Corea del Sur en junio de 1950 se disponía ya de 44 estaciones temporales de

Armado con 24 cohetes Mighty Mouse de 70 mm en la proa, el Lockheed F-94C Starfire fue el primer interceptor todotiempo a reacción de la USAF y sirvió casi exclusivamente con el Mando de Defensa Aérea, patrullando el gélido norte (foto US Air Force).





Al igual que la mayoría de los mandos principales de la US Air Force, el MDA comenzó su carrera equipado con obsoletos cazas de émbolo como el North American F-82 Twin Mustang, que integró unos pocos escuadrones de interceptación a finales de los años cuarenta.

radar. No fue hasta 1953 que fue desmantelada la última de ellas, pues la totalidad de la nueva red aprobada por el Congreso en 1949 se había completado y ya funcionaba.

Mientras tanto, el MDA había sido objeto de varios cambios en lo concerniente a organización, quedando reducido inicialmente en 1948 al estatus de un elemento subordinado del Mando Aéreo Continental (MACON). También el MAT sufrió esa indignidad, pues tuvo que transigir por la resolución de que una fuerza de caza integrada bajo una dirección central respondería mejor a las necesidades defensivas de EE UU.

Posteriormente, en el otoño de 1949, los medios de defensa aérea fueron reorganizados en dos ramas separadas (la Fuerza de Defensa Aérea Occidental y la FDA Oriental) bajo el control del MACON, pero la constatación de que las misiones tácticas y las de defensa aérea resultaban poco compatibles resultó en la resurrección del MDA como organización independiente el 1 de enero de 1951.

A partir de ese momento, el MDA tuvo que encargarse exclusivamente de la defensa aérea de Estados Unidos y acabó heredando todas las unidades de la USAF destinadas a los distintos aspectos de ese cometido, incluidos los escuadrones de interceptación, los de control y alerta temprana, y las unidades de radares.

Con un horizonte bastante más despejado, el MDA se embarcó en un período de expansión que sólo fue eclipsado por el tremendo crecimiento del MAE. Sus manifestaciones visibles comprendieron el despliegue de varios centenares de interceptadores adicionales, la construcción de nuevas redes de radares de alerta temprana y el desarrollo de una nueva generación de aviones de caza, tales como el Convair F-102 Delta Dagger. Sin embargo, y de forma inevitable, ese masivo programa de crecimiento no fue cosa fácil, pues de hecho se encontraron numerosos problemas, algunos de los cuales (como los propios del inmaduro Convair F-102) parecieron a veces virtualmente insolubles.

En lo que concierne al equipo operacional, el MDA no era una organización perfecta a principios de 1950, pues controlaba un total de 20 escuadrones con una mezcla de aviones de émbolo y reacción, la mayoría de los cuales habían sido concebidos para misiones tácticas y no de interceptación. Numéricamente, el tipo más significativo era el North American F-86 Sabre, que equipaba siete escuadrones pero que era esencialmente un caza de superioridad aérea diurna, al igual que el Lockheed Shooting Star, presente en tres escuadrones. Otros seis usaban variantes del Republic F-84 Thunderjet, otro modelo poco apto para la defensa aérea, en tanto que los cuatro restantes contaban con el North American F-82 Twin Mustang que, por lo menos, contaba con un primitivo radar que le daba cierta capacidad todo tiempo; sin embargo, esta ventaja se perdía por las pobres prestaciones del avión en sí.

No obstante, este cuadro mejoró algo cuan-



Uno de los primeros modelos utilizados por el MDA fue el Lockheed Shooting Star; el avión que aparece en la fotografía es un F-80C del 66.º SCI de la base de Elmendorf (Alaska). Aunque no había sido diseñado como interceptador, el F-80 fue muy eficaz.

do durante el mes de mayo de 1950 el MDA comenzó a recibir el Lockheed F-94 Starfire; a finales de año, ese interceptador interino servía ya en cinco escuadrones. El F-86A seguía siendo el modelo más importante, en trece escuadrones, mientras que los tres restantes utilizaban el F-84 Thunderjet.

Nuevos interceptadores

Con la vista puesta en el futuro, la producción del F-94 progresó rápidamente mientras se trabajaba en dos nuevos interceptadores, el Northrop F-89 Scorpion y la variante F-86D del ubicuo Sabre, si bien ambos aparatos sufrieron excesivos problemas de desarrollo.

En el caso del F-86D, la mayoría de las dificultades residían en casar el altamente sofisticado sistema de control de tiro con la célula: este modelo sufrió numerosas explosiones motrices e incendios en vuelo que obligaron a inmovilizarlo en tierra a finales de 1953. También el Scorpion encontró dificultades con el sistema de control de tiro y la planta motriz, pero mucho más serio que eso fue una deficiencia estructural, y varios aviones se desintegraron literalmente en el aire a causa de un incorrecto diseño alar; ello dio como resultado la inmovilización de este modelo en septiembre de 1952. Se incorporaron modificaciones en las últimas variantes del F-89, pero no pudo evitarse que todavía en 1954 sufriese restricciones de velocidad. Ello perjudicó de forma importante su efectividad, pues el Scorpion sólo era capaz de salir airoso contra objetivos del tipo B-29.

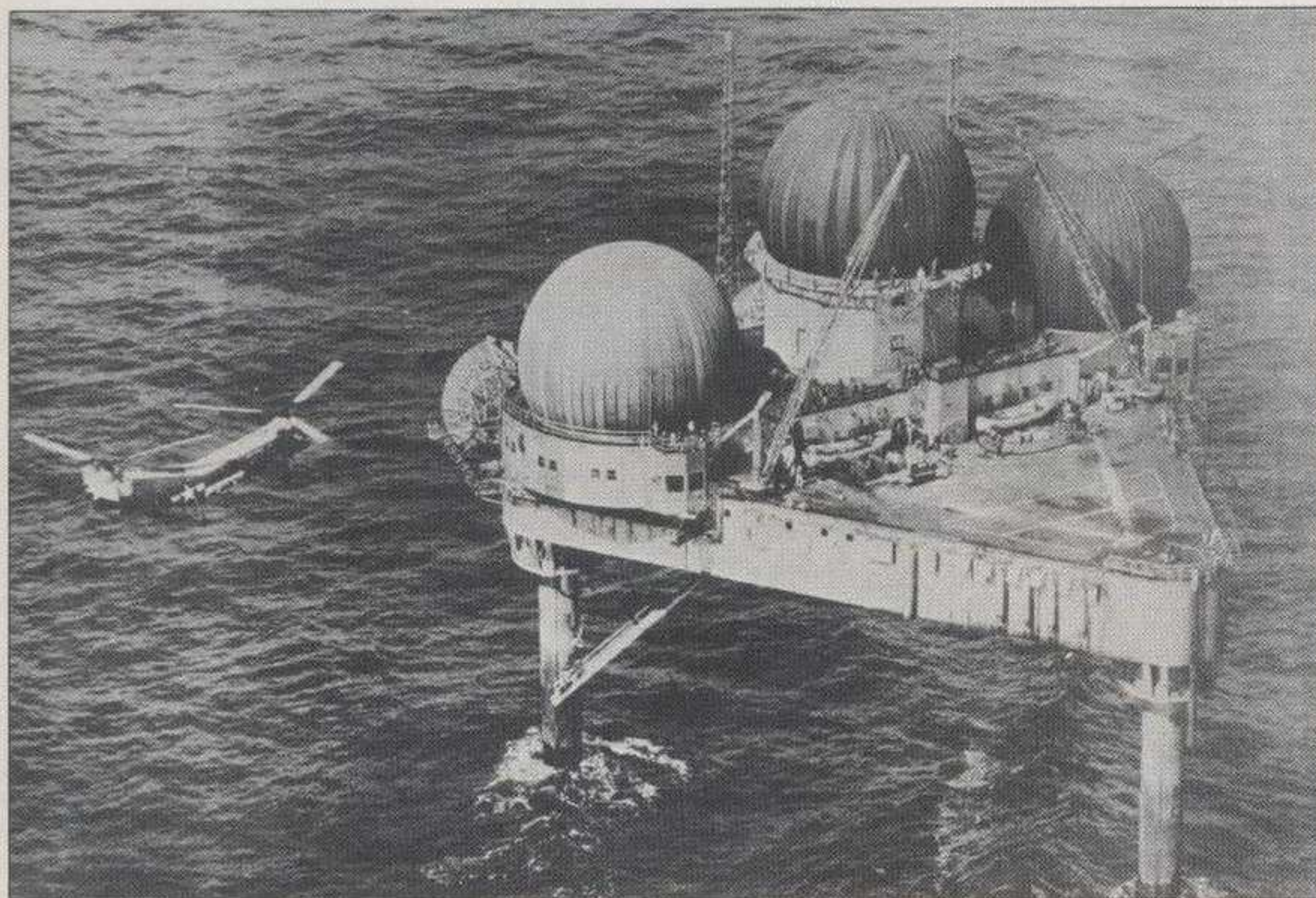
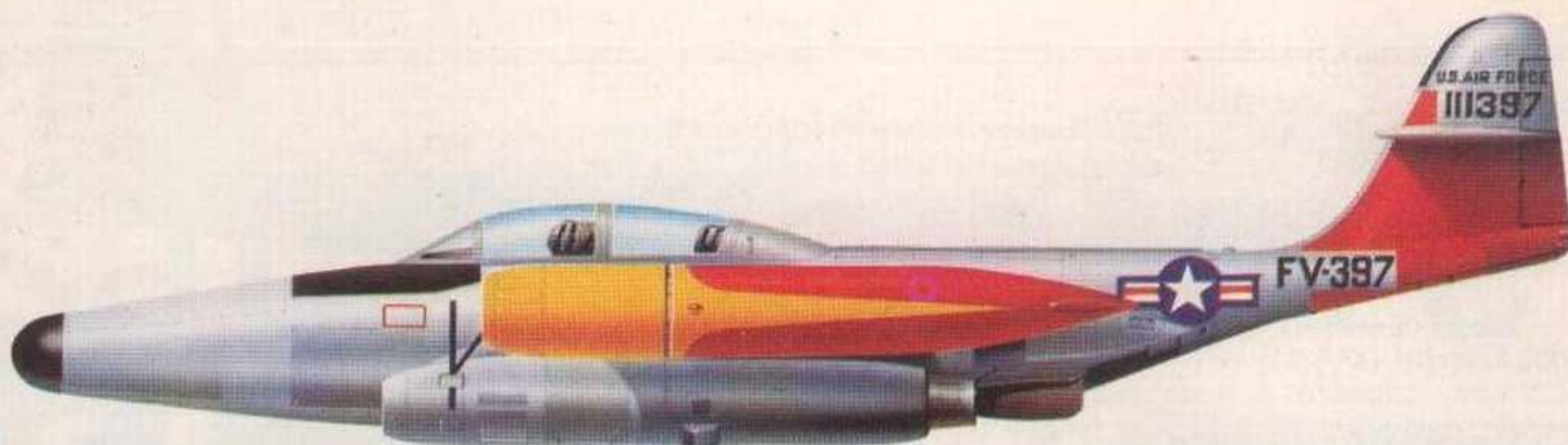
Además de las mejoras introducidas en los aviones de combate en sí, el MDA fue adoptando también sistemas de alerta más nuevos y capaces. Como ya se ha referido, la red original de radares quedó lista en 1953, pero este sistema tenía su principal inconveniente en que era incapaz de alertar sobre los aviones aproximándose a baja cota. En un primer momento, para solventar eso se creó una organización en EE UU y Canadá, el Cuerpo de Observadores en Tierra, integrada por unos 430 000 voluntarios civiles, que fue disuelta en 1959 a raíz de la disponibilidad de radares más eficientes.

Otro fallo notable residía en la inadecuada cobertura de las regiones polares, que en cualquier caso constituían una de las más obvias sendas de aproximación de los hipotéticos ataques soviéticos. El primer paso para cubrir ese hueco se dio a finales de 1952, cuando el presidente Truman anunció un plan para erigir una línea de radares de alerta temprana, que debía cubrir 4 800 km describiendo un se-

Aquejado inicialmente de numerosos problemas, incluidas deficiencias estructurales, el Northrop Scorpion maduró en un efectivo interceptador todotiempo y fue ampliamente utilizado por el Mando de Defensa Aérea durante los años cincuenta. En la fotografía aparecen cinco F-89D.



El Northrop F-89D llevaba su armamento en los espaciosos contenedores marginales. Cada uno de ellos tenía cabida para tres misiles aire-aire Hughes Falcon y cohetes de aletas desplegables. El ejemplar ilustrado perteneció al 64.º Squadron de Caza de Intercepción, estacionado en Elmendorf (Alaska).



Parecidas a plataformas de extracción petrolífera, las «Torres de Texas» sirvieron para ampliar la cobertura radárica oriental y meridional de EE UU durante los años cincuenta. Cuatro de estas estructuras se hallaban en el océano Atlántico y el golfo de México, y una de ellas se derrumbó en enero de 1961, con un balance de 28 víctimas.

micróculo a través de las regiones norteadas de Canadá. Conocida como Línea DEW (Distant Early Warning, o alerta temprana distante), debía incluir varios centros de operación y su construcción comenzó en 1955, concluyendo a mediados de 1957. Más o menos simultáneamente, comenzó a operar una línea más meridional de radares, la Mid-Canada Line, en tanto que otra red de radares de cobertura septentrional, la Pinetree Line, se erigió en las regiones meridionales de Canadá.

Otros esfuerzos volcados en la mejora de la cobertura radárica durante los años cincuenta se centraron en las costas este y oeste, y supuso el despliegue de buques de descubierta radar de la US Navy, la construcción de las llamadas «Torres de Texas» en el océano Atlántico y el golfo de México para soportar pesadas instalaciones radáricas, y el profuso empleo de aviones de alerta temprana y control aerotransportados (del modelo Lockheed RC-121, más tarde EC-121) patrullando sobre mar abierto.

Naturalmente, a medida de que se disponía

de interceptadores y redes de radar cada vez más sofisticadas, se fue generando una necesidad imperiosa de métodos igualmente sofisticados de ejercer el mando y el control, y de procesar todos los datos básicos de radar suministrados por los diferentes centros de mando. Ello se manifestó en el desarrollo y despliegue inicial del SAGE (Semi-Automatic Ground Environment), esencialmente un sistema mecánico de controlar los interceptadores y en el que se introducirían los últimos avances experimentados en el campo de los ordenadores.

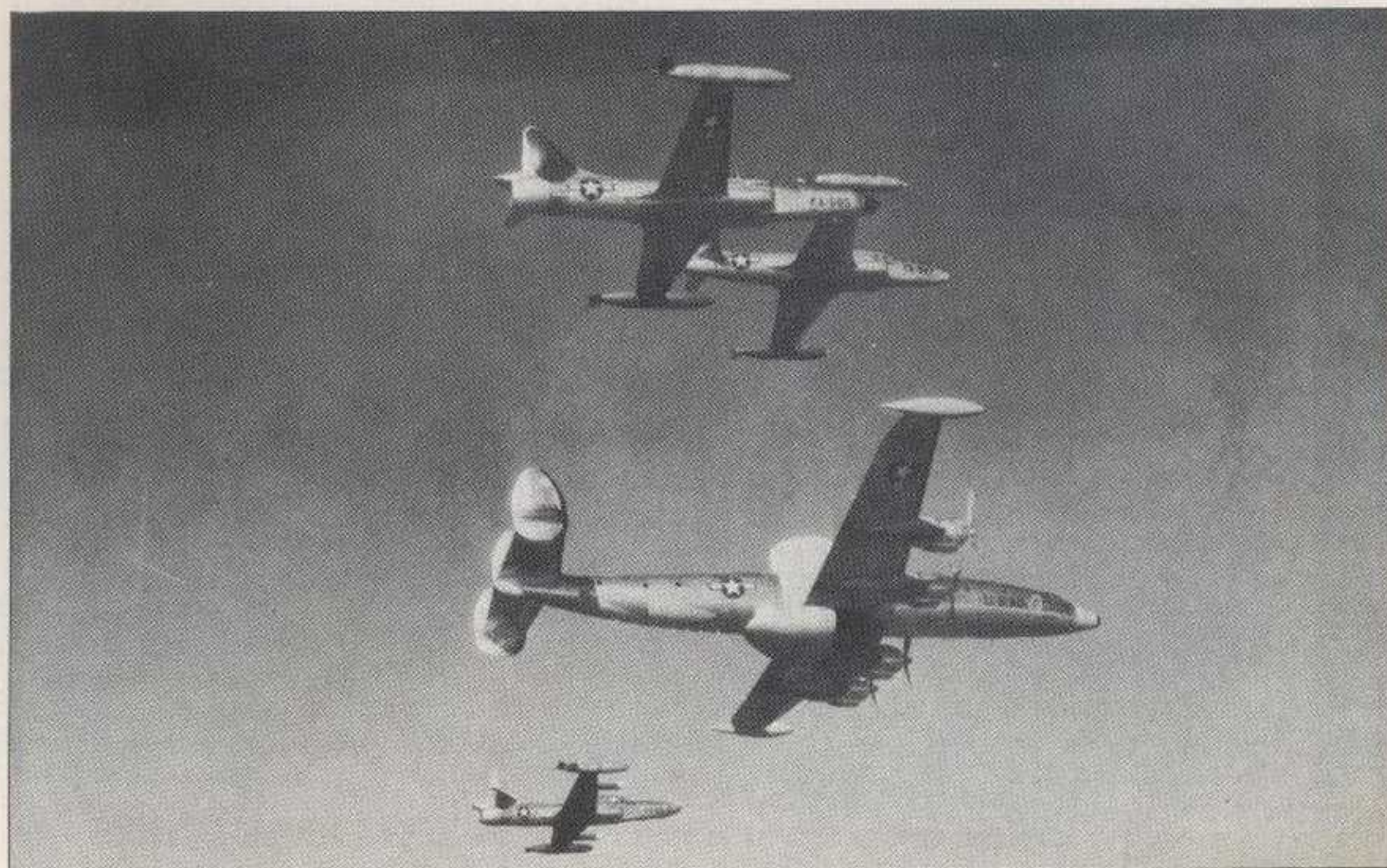
La aceptación del sistema SAGE por parte



El Sabre fue la espina dorsal de la flota de intercepción del MDA durante unos pocos años a mediados de los cincuenta, hasta ser remplazado por modelos contruidos expresamente, como el Convair F-102A. Este F-86D del 329.º Squadron de Caza de Intercepción fue fotografiado en uno de los hangares de alerta de la base de George, en California.

de la USAF se produjo en 1953, pero no fue hasta el verano de 1958 que el primer centro de dirección comenzó a operar desde la base de McGuire (Nueva Jersey); el último ADS (Air Defense Sector) estuvo listo, en Sioux City (Iowa), en diciembre de 1961. Posteriormente, durante los años sesenta, un sistema suplementario conocido como BUIC (Back-Up Interceptor Control) entró en servicio; se trataba de un medio alternativo de ejercer el control sobre la fuerza de intercepción en el caso de que un centro de dirección del SAGE pudiese quedar inoperativo.

Mientras tenían lugar estas mejoras en el material terrestre y de vuelo a fin de conseguir una defensa más eficaz, tuvieron también efecto numerosos cambios de organización con el objetivo último de integrar los distintos recursos de defensa aérea de Estados Unidos y Canadá. Los primeros esfuerzos en esa dirección se realizaron a nivel nacional, en un proceso en el que se intentó coordinar mejor



Además de los numerosos radares costeros y marítimos, el MDA dispuso de una amplia flota de aviones de alerta temprana aerotransportada basada en el modelo comercial Lockheed Super Constellation. El avión de la fotografía es un RC-121D Warning Star volando en formación con dos F-94C Starfire y un T-33A (foto US Air Force).



Este Avro Canada CF-100 Mk 4 Canuck del 432.º Squadron de las RCAF aparece con los lanzacohetes marginales y los cañones ventrales. El CF-100 entró en servicio en 1952 y fue remplazado por el Voodoo a mediados de los años sesenta.

los efectivos del MDA, el Mando Antiaéreo del Ejército (MANE) y los elementos de la US Navy asignados a la defensa del espacio aéreo. Aunque a principios de los años cincuenta existía ya cierto grado de cooperación entre los servicios, se hizo evidente que se precisaba de un mando unificado y ello finalmente dio lugar a la creación del CONAD (Continental Air Defense Command).

Posteriormente, al cabo de tres años, se constituyó el NORAD (North American Air Defense Command) con la misión de defender Estados Unidos, Canadá y Alaska. Los componentes del NORAD (cuyo cuartel general se halla, al igual que entonces, en Colorado Springs) eran el Mando de Defensa Aérea de las RCAF, en St Hubert (Quebec); el Mando de Defensa Aérea del US Army; las Fuerzas Navales del NORAD; y el MDA de la USAF.

El despliegue operacional de lo que podría ser calificado como los interceptadores de segunda generación comenzó en abril de 1956, cuando el Convair F-102 Delta Dagger entró en servicio en la base de George (California). A finales de los años cincuenta, a este modelo se habían unido en las filas del MDA el McDonnell F-101B Voodoo, el Lockheed F-104A Starfighter y el Convair F-106A Delta Dart; estos cuatro aparatos tenían prestaciones supersónicas.

A principios de los años sesenta, el MDA había alcanzado la práctica totalidad de sus objetivos, tras haber podido dar de baja de las unidades de primera línea a todos sus antiguos cazas subsónicos. Sin embargo, desde mediados de los años cincuenta había experimentado cierta contracción numérica, debido en parte a que se había llegado a la conclusión de que las fuerzas de bombardeo soviéticas no eran tan importantes como se había llegado a creer, pero ello se debía principalmente a que la defensa eficaz de Estados Unidos era virtualmente imposible de conseguir a raíz del despliegue por parte de la URSS de sustanciales cantidades de misiles balísticos intercontinentales.

Con la retirada del CF-101 Voodoo de los escuadrones de combate en diciembre de 1984, las Fuerzas Armadas Canadienses ponían fin a 23 años de utilización de este modelo. Bajo el control del NORAD, el Voodoo desempeñó la vital tarea de interceptación junto con los aviones de la USAF, papel para el que estaba mejor adaptado que el Avro CF-100 Canuck.



Conocido afectuosamente como el «Deuce», el Convair F-102 Delta Dagger fue el primer caza de la serie Century utilizado por el MDA, integrándose en el 327.º SCI de George (California) en abril de 1956. Posteriormente, este mando utilizó un total de 875 ejemplares (foto US Air Force).

Independientemente de esa disminución de sus fuerzas de interceptación, a lo largo de los años sesenta el MDA siguió perfeccionando su red de radares. La manifestación más notable de ello fue la introducción del BMEWS (Ballistic Missile Early Warning System), un proceso que se completó en el otoño de 1963 con la activación de las instalaciones de Flyngdales (Inglaterra).

No obstante, y pese a la introducción de sistemas de alerta cada vez mejores, el MDA fue apagándose en el transcurso de los años sesenta, y a finales de ese decenio sólo conservaba 15 escuadrones de interceptación, 11 con el F-106A, tres con el F-101B y uno con el F-102A. En lo que concierne al F-101B, este tipo llegó al final de su carrera activa con el MDA en abril de 1971 al ser disueltos los tres escuadrones que lo empleaban, en tanto que el F-102 desapareció finalmente en abril de 1973 cuando el último escuadrón que lo utilizaba se convirtió al McDonnell Douglas F-4C Phantom II. El Convair Delta Dart, sin embargo, se mantuvo en activo hasta el final, pues sobrevivían seis escuadrones con él equipados cuando el MDA se fusionó con el MAT para constituir el MATDA (Mando Aéreo Táctico de Defensa Aérea) en junio de 1979.

Si bien el MDA desapareció como tal, el NORAD sigue todavía vivo, operando desde sus cuarteles subterráneos en el interior de una montaña próxima a Colorado Springs. Estados Unidos y Canadá mantienen una firme alianza defensiva y tanto uno como otro han continuado mejorando sus redes de alerta y sus efectivos de combate. Modelos como el



El Convair F-106A Delta Dart ha sido, con mucho, el caza más valioso del MDA en términos de longevidad, pues se integró en esa organización en mayo de 1959 y todavía en 1985 equipa tres unidades del MADAT. En la fotografía, un aparato del 48.º SCI recibiendo carburante (foto Peter R. Foster).

McDonnell Douglas F-15 Eagle y el McDonnell Douglas F-18 Hornet constituyen hoy la punta de lanza del NORAD, apoyados por máquinas más antiguas, como los F-4 Phantom II y F-106 Delta Dart, que todavía son utilizadas en ciertas cantidades como interceptadores por la Guardia Aérea Nacional de EE UU. Además, se han introducido mejoras en la estructura de mando y control, y el despliegue de radares más capaces ha ayudado a asegurar que el NORAD sea capaz de responder a «la amenaza», cuya naturaleza ha cambiado de forma radical desde que esa pantalla defensiva fuese erigida a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta.

Contribución canadiense

Si bien Estados Unidos soporta el peso de los efectivos del NORAD, la contribución canadiense no puede ser desestimada ya que ha sido, y todavía lo es, muy significativa. Como ya se ha dicho, gran parte de las estaciones de radares de alerta temprana se hallan en suelo canadiense y, como la mayoría de las posibilidades de hipotéticos ataques toman como ruta de aproximación las regiones polares, está claro que los aviones de caza canadienses representan la primera línea defensiva del vasto territorio norteamericano. De acuerdo con ello, ese país ha mantenido durante muchos años una importante fuerza de interceptación, que actualmente está siendo mejorada mediante la puesta en servicio del McDonnell Douglas CF-18 Hornet.

En los años cincuenta, cuando los presupuestos de defensa permitían la adquisición de más material que hoy día, Canadá poseía un gran número de escuadrones de caza para la defensa aérea, muchos equipados con el caza nocturno y todo tiempo Avro Canada CF-100, de producción nacional. Durante algún tiempo se pensó que este modelo iba a ser sustituido por otro autóctono, el Avro Canada CF-105 Arrow, pero tras la cancelación de ese proyecto a Canadá no le quedó otra opción que confiar en Estados Unidos para la adquisición de un avión viable, de manera que desde principios de los años sesenta su capacidad de interceptación ha estado confiada en exclusiva al McDonnell Voodoo. Este modelo ha llegado ya al fin de su carrera operativa y hasta hace poco equipaba un único escuadrón de la costa oeste. Las otras dos unidades aún dotadas con el Voodoo completaron su paso al CF-18 Hornet durante 1984.



Dassault Mystère y Super Mystère

La ocupación de Francia durante la II Guerra Mundial fue un traspiés serio para su industria aeronáutica y no fue hasta la posguerra que ésta volvió por sus antiguos fueros. Marcel Dassault produjo, a través del Ouragan, los modelos de alas en flecha Mystère y Super Mystère, que le condujeron a un primer plano mundial.

El último caza de preguerra diseñado por Marcel Bloch, el Bloch 150, resultó tan malo que incluso rehusó despegar, pero a partir de su diseño básico se creó la serie M.B.151 y M.B.152, que se batió bravamente contra los Messerschmitt Bf 109, muy superiores cualitativamente. Más tarde, Bloch acabó en el campo de concentración de Buchenwald, pero consiguió sobrevivir y, en 1946, volver al trabajo bajo su nueva identidad de Marcel Dassault. Tras reunir a su antiguo equipo de diseño, se lanzó a la creación de un caza a reacción totalmente nuevo que debía ir propulsado por el Rolls-Royce Nene, un poderoso turborreactor que iba a ser construido en Francia por la compañía Hispano-Suiza. El nuevo caza fue bautizado Ouragan (huracán).

Puesto en vuelo el 28 de febrero de 1949, parecía una copia del F-84 Thunderjet, si bien era más rechoncho y anguloso, y su superficie ventral quedaba más cercana al suelo. Algunas de sus características eran revestimiento resistente con un alto nivel de acabado, una cabina presurizada con un asiento Martin-Baker, aterrizadores Messier de retracción hidráulica, controles de vuelo de mando también hidráulico y cuatro cañones Hispano 404 de 20 mm en la parte baja del fuselaje. Pocos, aparte del piloto probador, eran capaces de comprender que se hallaban frente a un caza muy bueno y desprovisto de vicios. En julio de 1949 se encargó un lote de 15 Ouragan de desarrollo, además de los tres ya construidos, pero esos

aviones fueron empleados básicamente para probar el nuevo motor francés SNECMA Atar, el cañón DEFA de 30 mm, aterrizadores más duros, radares, lanzacohetes internos y muchos otros equipos.

Ese lote de 350 aviones debía haber constado, en realidad, de 850. La razón de ese recorte estribaba en parte en que Dassault era consciente del fulgurante progreso del desarrollo de cazas y, en consecuencia, se embarcó en un imparable proceso de llevar a sus cazas lo más cerca posible del primer plano mundial. Durante la primera mitad de los años cincuenta, el faro que había guiado la inspiración de Dassault era la North American Aviation, cuyos F-86 y F-100 sobresalían en algunos de los aspectos que más interesaban al ingeniero francés. Algunos de éstos eran las alas en flecha, el uso de delgados perfiles en planos y estabilizadores, nuevas formas de tomas de aire (más tarde, del tipo oval plano), avanzados sistemas de control de vuelo, tomas de aire laterales para dejar espacio en el morro para el radar, estabilizadores de una pieza (sin timones de profundidad), motores axiales con poscombustión, y avanzados métodos estructurales en los que se usaban grandes

La insignia del avispon en la deriva y el código del morro (12-Yankee Juliet) identifican a este Super Mystère como uno de los pertenecientes al EC 1/12 «Cambrésis», el primer escuadrón receptor de este modelo y también el último en darlo de baja, en octubre de 1977 (foto Peter R. Foster).





La EC 8 del Armée de l'Air siguió utilizando el Mystère IVA incluso tras la recepción del Alpha Jet en 1982. Basados en Cazaux, los viejos reactores se emplean en entrenamiento de armas y resultan tan robustos, simples y populares que nadie se atreve a predecir su posible fecha de retirada.

Las Fuerzas Aéreas de Israel han pintado sus 60 Mystère IVA en varios esquemas de camuflaje o, como el de la ilustración, los ha dejado con el metal desnudo. Todo el lettering de estos aviones está escrito en hebreo y los depósitos lanzables de combustible son de 620 litros.



prensas para conformar partes de la célula a partir de láminas de aleación de aluminio.

Dassault era un hombre muy supersticioso, que daba gran importancia a la elección de los nombres. Cuando dio el paso a la versión en flecha del Ouragan eligió el nombre de Mystère, que dio a todos sus aviones hasta 1956 y que más tarde aplicó también a una familia de reactores ejecutivos (a partir de 1956, por supuesto, cambió al nombre de Mirage para todos sus cazas, e incluso para los bombarderos, sin importar demasiado las diferencias que entre ellos pudiese haber). El primer prototipo Mystère voló, tripulado por el gran piloto probador Constantin Rozanoff, el 23 de febrero de 1951. Se trataba, básicamente, de un Ouragan con alas y empenajes aflechados a 30°, mientras que el motor seguía siendo el Nene Mk 104B construido por Hispano.

Hacia 1951, las alas en flecha comenzaban a difundirse, pero Dassault no pudo por menos que sorprenderse al comprobar que el Mystère era un avión tan noble como su más sencillo antecesor. En abril de 1951, el Ministerio del Aire francés encargó un lote de 17 aviones de desarrollo Mystère II, los seis primeros propulsados por el Tay construido por Hispano (un desarrollo más potente del Nene) y los 11 restantes substancialmente reformados para recibir el motor axial francés Atar. Algunos Mystère montaron los nuevos cañones DEFA de 30 mm y los dos últimos fueron los más potentes de todos, con el Atar 101F-2 de 3 800 kg de empuje con poscombustión.

En fin, el gobierno estaba ansioso por poner el Atar en servicio y eligió la versión sin posquemador para la primera variante de producción, la Mystère II de mediados de 1952. Por esas fechas, el gobierno de EE UU había aprobado un plan de ayuda a los estados europeos, en el que se financiaba la construcción de material mili-

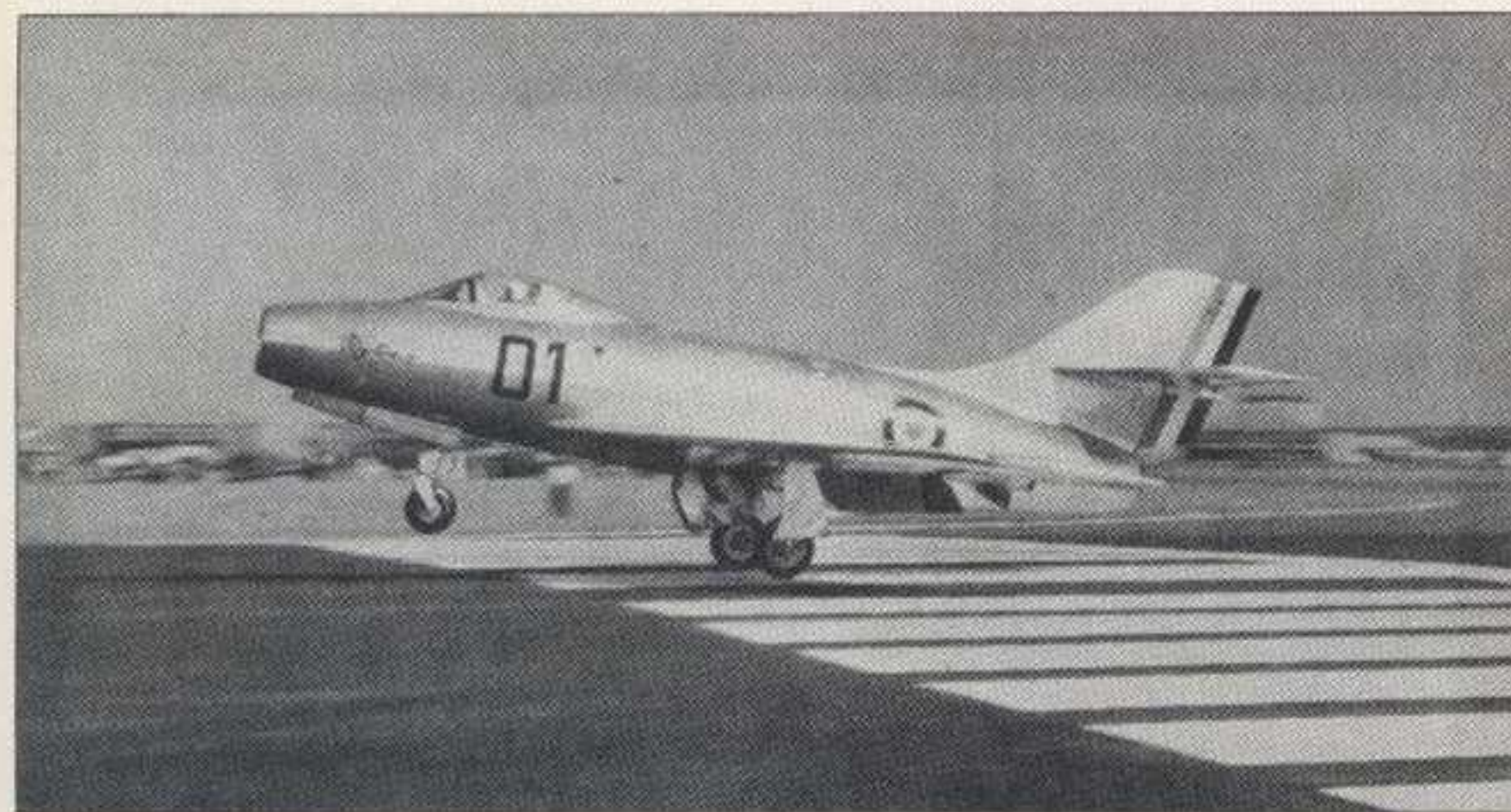
tar en factorías europeas reconstruidas. Este Off-Shore Procurement fue especialmente benéfico para las fuerzas aéreas de la OTAN, si bien antes de que cualquier tipo de equipo pudiese ser elegido debía ser aceptado por un grupo de evaluación norteamericano. En el caso de las cazas, una comisión de muy alto nivel encabezada por el coronel Albert Boyd, de la USAF, visitó varias factorías, y también la de Dassault, si bien se sabía poco sobre las recientes actividades francesas. El capitán Davies recibió el encargo de pilotar uno de los Mystère IIB de preserie, con un motor Atar 101D. Para su sorpresa, Davies no sólo descubrió que el Mystère era un avión de primera fila, sino también que superaba fácilmente Mach 1 en picado. Como otros muchos cazas de la época, tanto británicos como norteamericanos, eran sólo «supuestamente» supersónicos, si bien aquejados de problemas aerodinámicos y de control, Davies quedó encantado.

Ello dio como resultado en abril de 1953 la celebración de una ceremonia formal en París, durante la cual el Armée de l'Air firmó por 150 cazas Mystère IIC, mientras que los representantes del gobierno de EE UU y de la USAF encargaban 225 ejemplares de la nueva generación, el Mystère IVA. Por entonces, el Ouragan salía de la línea de montaje de Burdeos-Talence a un ritmo de 30 unidades mensuales, el Mystère IIC estaba listo para su producción y el Mystère IVA de tercera generación se hallaba ya en programa de evaluación.

Variaciones sobre un mismo tema

El Mystère IIC siguió al lote principal de Ouragan para el Armée de l'Air, precediendo incluso a los de exportación; el total de 156 aviones (se habían añadido seis) se entregó en 1954-56, seguidos por los Mystère IVA, muchos de los cuales se construyeron en paralelo a partir de 1954. Un lote de 24 Mystère IIC para Israel no llegó a materializarse, por razones que nada tienen que ver con el avión. El Mystère IIC era un modesto avance sobre el Ouragan y, como era un puente entre su predecesor y el mucho más potente Mystère IVA, tuvo una vida operacional algo corta, en la 10.^a Escadre de Creil y la 5.^a Escadre de Orange. Existió también el caza nocturno Mystère de Nuit (Mystère III), un biplaza con radar que usaba tomas de aire laterales, pero este ejemplar no pasó de fase de prototipo.

A finales de 1951, mientras los primeros Mystère se hallaban en sus fases iniciales, el equipo de Dassault decidió que el avión de siguiente generación debía ser totalmente nuevo. Cuando el primer Mystère IV salió de su hangar de la base gubernamental de Istres, en agosto de 1952, parecía casi idéntico al anterior Mystère IIC, pero al observarlo detenidamente se descubría que la flecha alar era más acusada (38° comparados con los 30° anteriores). De hecho, ni una sola parte estructural era común con su correspondiente anterior; el fuselaje era más resistente, largo y profundo, y de sección oval, la cola era mayor y más aflechada, y los estabiliza-



Aterrizaje del MD 452-01, primer prototipo Mystère I, propulsado por un Hispano Nene 104B. Puesto en vuelo en febrero de 1951 (antes que los Hunter y Swift británicos), este simple avión supuso el comienzo de un prolongado desarrollo que convirtió al Mystère en un aparato altamente competitivo.



Pintado en un camuflaje táctico tricolor, este Super Mystère B2 sirvió en el EC 2/12 «Cornouailles» del Armée de l'Air, basado en Cambrai-Epinoy, hasta ser remplazado por el Mirage F.1C a mediados de los años setenta.



Como medida de seguridad, las Fuerzas Aéreas de Israel cambian frecuentemente los números de código pintados en sus aviones. Este SMB2 lleva un camuflaje «no desértico», pero las zonas de los números han quedado en metal desnudo. Este avión estaba basado en Hatzor a mediados de 1972.

dores eran de un tipo muy similar al del F-86E Sabre, montados en implantación baja. Quizá, la característica más destacable era que el espesor de las alas y los empenajes se había reducido acusadamente, pasando del 9,0 % anterior a un 7,5 %. Esta vez había sido Hispano-Suiza la compañía contratada para el motor de producción, que era un derivado francés del Tay denominado Verdon (los 50 primeros aviones llevaron el Tay 250). Estabilizado a 3 500 kg de empuje, el Verdon fue uno de los descendientes más poderosos del Rolls-Royce Nene original.

El Mystère IV voló por vez primera el 28 de setiembre de 1952, poco después de descubrirse que el Mystère IIB era supersónico. Se trataba una vez más de un ganador nato, aunque el empenaje vertical hubo de agrandarse y unirse a la cabina mediante un carenado dorsal, así como hubo de alargarse la sección trasera del fuselaje. Para producir el Mystère IVA se precisó de sólo 60 cambios de ingeniería y el resultado fue uno de los cazas más elegantes y eficaces del momento (en ocasiones incluía armamento lanzable, como bombas de 500 Kg o lanzacohetes). Se construyeron 421 unidades en 1954-58, las últimas de las cuales fueron ya montadas en la modificada y ampliada factoría de la compañía en Mérignac, a pocos kilómetros de Talence. De esos aviones, 240 fueron para el Armée de l'Air (incluidos 225 financiados por EE UU), mientras que la India adquirió 110 e Israel 60. Esos tres países utilizaron sus Mystère IVA durante mucho tiempo y también en combate: en el caso de los clientes de exportación ello es bien sabido, pero no lo es tanto que Francia empleó los suyos, recién estrenados, en los sucesos de Suez de noviembre de 1956. Este avión ha tenido una carrera activa larga y fructífera, pues la EC 7 conservó muchos de sus Mystère IVA como entrenadores después de haber sido reequipada con el SEPECAT Jaguar, y la Escuela de Vuelo de Tours poseía todavía varios a principios de 1985.

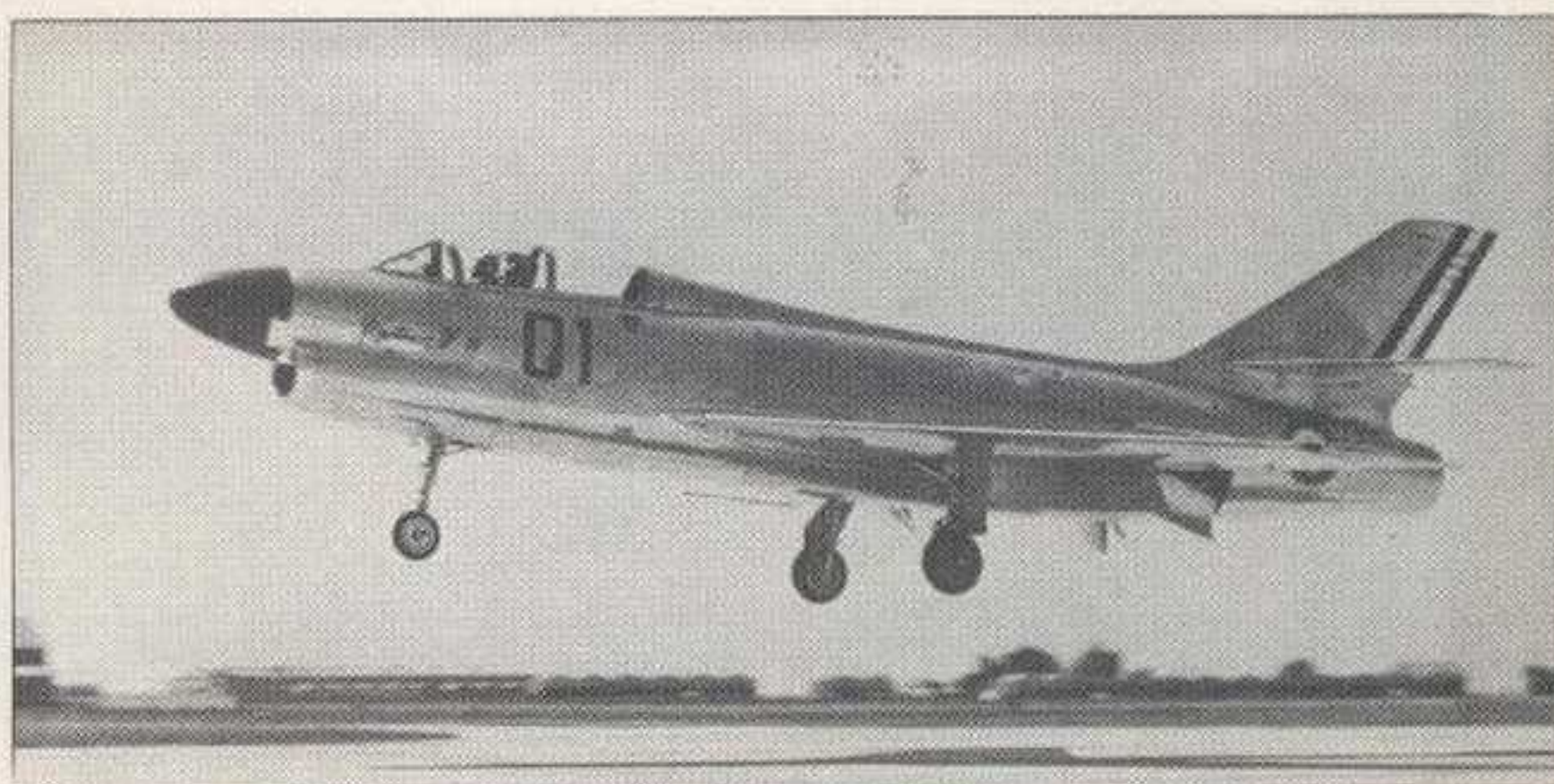


Puesto en vuelo en julio de 1953, el MD 453 Mystère III era un caza nocturno al que también se denominó Mystère de Nuit. Su motor Tay presentaba tomas de aire laterales para dejar espacio en el morro para el radar. Más tarde, este prototipo fue empleado en las primeras evaluaciones transónicas con asientos eyectables.

Muchas de las variantes previstas por Dassault, como una de reconocimiento, otra naval embarcada y una tercera de entrenamiento avanzado, no llegaron a volar. Una que sí lo hizo fue el atractivo interceptador nocturno Mystère IVN, con el fuselaje alargado, asientos en tándem, radar de proa CSF (en un morro muy similar al del F-86D) y un motor Rolls-Royce Avon RA.7R con poscombustión. El Mystère IVN voló en julio de 1954. El más potente de todos los Mystère podía haber sido el IVD, con un gigantesco motor SNECMA Vulcain que desarrollaba un empuje de 5 440 kg incluso sin la poscombustión. Los Mystère XX, 20N, 26 y 28 eran proyectos de nueva generación, previstos para exceder Mach 1 en vuelo horizontal.

Primer caza supersónico europeo

A principios de 1952 se había pensado llamar Super Mystère al Mystère IV, pero las versiones mejoradas aparecían a tal ritmo que se prefirió reservar ese nombre para un avión que hiciese más méritos. El Mystère IVN fue un desarrollo lateral para un cometido diferente, pero fue precedido por un nuevo modelo de la familia principal de serie, el Mystère IVB. Puesto en vuelo el 16 de diciembre de 1953, presentaba una nueva sección frontal del fuselaje con una toma de aire parecida a la del F-86H Sabre, con el perfil superior alojando un radar telemétrico y un conducto de admisión que, en vez de bifurcarse para pasar por ambos lados de la cabina, discurría por debajo del piso de la misma. Ello llevó a un nuevo aterrizador delantero, que se retraía hacia atrás en lugar de hacia adelante y cuya menuda rueda, con neumático de alta presión, rotaba 90° a fin de alojarse horizontalmente bajo el conducto de admisión de aire. El fuselaje era más largo y profundo, y el motor era el Avon RA.7R. El 24 de febrero de 1954 el Mystère IVB excedió Mach 1



Uno de los Mystère más atractivos fue el interceptador nocturno IVN, con motor Avon, puesto en vuelo en julio de 1954. Tanto el avión como su radar CSF debían mucho al NA F-86D, y su armamento previsto consistía en 52 cohetes en el contenedor ventral y cuatro lanzacohetes de 19 proyectiles bajo las alas.

en vuelo horizontal, convirtiéndose así en el primer caza europeo que lo lograba.

En diciembre de 1952 se había encargado un lote de seis Mystère IVB, que resultaron visiblemente distintos. Las cubiertas se abrían hacia arriba y atrás mediante cuatro articulaciones paralelas, y las de algunos aparatos usaban formos múltiples a raíz de que algunos modelos hubiesen sufrido distorsiones e incluso la pérdida de la cubierta en vuelo a alta velocidad. Estas cubiertas multiformos se revelaron más tarde innecesarias, pero el desarrollo aerodinámico continuó y, a base de adoptar avanzados métodos constructivos, Dassault produjo el ala prevista para los Mystère serie 20 (XX) pero instalándola en un fuselaje mejorado y derivado del Mystère IVB. La nueva ala presentaba una flecha media de 45° y un espesor de sólo el 6 %. Gracias al criterio de Dassault, la compañía francesa fue capaz de conservar los alerones externos convencionales, los flaps y el borde de ataque sólido, en vez de una solución al estilo del F-100 (alerones internos, sin flaps y ranuras de envergadura total). Mientras que algunos prototipos Mystère IVB llevaron grandes derivas con extensiones dorsales, el nuevo caza tenía una elegante unidad de cola de mayor superficie, borde de ataque recto y borde marginal más puntiagudo. Los empenajes horizontales fueron del tipo entero y de mando asistido, y pudieron conservar su emplazamiento originario (a diferencia del caso del F-100, en que fueron implantados en la posición más baja posible).

Al sumar todas estas innovaciones, el resultado no fue el Mystère 20, sino, por fin, el Super Mystère. Desde el principio, el armamento interno de dos cañones DEFA fue complementado por un contenedor retráctil con 35 cohetes SNEB de 68 mm, basados en el tipo norteamericano Mighty Mouse que equipaba a varios cazas de la USAF. Además, de los soportes subalares podía suspenderse una carga ofensiva de hasta 1 000 kg o dos depósitos de carburante, más tarde complementada por dos misiles aire-aire Sidewinder. El primer Super Mystère fue pilotado por Paul Boudier el 2 de marzo de 1955, excediendo Mach 1,2 durante el cuarto vuelo, acaecido al día siguiente. Desgraciadamente, este avión se estrelló al cabo de un tiempo, muriendo el famoso Rozanoff, si bien ello no fue achacable a ningún defecto del avión. El desarrollo prosiguió pero, para disgusto de Dassault, la posición británica respecto del motor elegido (Avon RA.14R) cambió y hubo de adoptarse el menos potente Atar 101G, de 4 460 kg sin poscombustión.

El último modelo de serie fue, pues, el Super Mystère B2, o SMB2, y el prototipo original se convirtió en el SMB1. El primer SMB2 con el motor Atar 101G-2 voló el 18 de mayo de 1956, superando fácilmente Mach 1 incluso sin utilizar la poscombustión. Se había previsto un pedido de 150 unidades procedente del Armée de l'Air, pero esa cifra ascendió más tarde a 370; no obstante, el primer ejemplar de serie no voló hasta el 26 de febrero de 1957, y por entonces el foco de la atención se centraba ya en el Mirage III, de modo que el pedido se redujo a sólo 180 de los que 24 se vendieron a Israel.

Cuando el SMB2 comenzó a ser entregado se constató que ni tan sólo el dinámico proceso de desarrollo de Dassault había conseguido un caza realmente moderno, pues el Super Mystère carecía de radar y otra aviónica todotiempo, no poseyendo tampoco misiles avanzados ni una pesada carga ofensiva. Era un buen avión si se le

consideraba escrupulosamente como un caza diurno, si bien resultaba menos maniobrero que un Ouragan bien pilotado o un Sabre Mk 6. En el Armée de l'Air, sirvió con la EC 5 de Orange, la EC 10 de Creil y la EC 12 de Cambrai, siendo más tarde camuflado (o decorado con la librea *Tiger meet*) y dotado con receptores pasivos de ECM, y fue dado de baja en 1977. Los SMB2 israelíes actuaron profusamente y resultaron tan válidos que a partir de 1972 la mayoría de los supervivientes fueron reequipados con el turboreactor Pratt & Whitney J52, el mismo del McDonnell Douglas A-4 Skyhawk, en una instalación concebida por Israel Aircraft Industries que no sólo eliminó el pesado y sediento posquemador, sino que redujo el consumo e hizo que la tobera fuese menos apetecible para los misiles hostiles de guía infrarroja. Los últimos SMB2 fueron vendidos por los israelíes a Guatemala.

Variantes del Dassault Mystère

MD 450 Ouragan: primer caza a reacción de Dassault; motor Nene 104B; en total, tres prototipos, doce aviones de desarrollo y 350 de serie para Francia, 104 para la India (denominados *Toofani* y equipados con el Nene 105) y 24 para Israel; varios ejemplares recibieron designaciones especiales al ser convertidos en aviones experimentales.

MD 452 Mystère: prototipo similar al MD 450, pero con el ala y los empenajes caudales alfechados a 30°.

Mystère IIA: dos prototipos con motores Tay 250.

Mystère IIB: seis prototipos (N.ºs 004-009) con motores Tay 250 y dos cañones DEFA 541 de 30 mm.

Mystère IIC: nueve prototipos similares a los Mystère IIB pero con motores Atar 101D y otros dos (n.ºs 019 y 020) con Atar 101F con poscombustión; 156 ejemplares de serie para Francia, con el Atar 101D-2.

MD 453 Mystère III: denominado también *Mystère de Nuit*; prototipo de biplaza en tandem de caza nocturna equipado con el motor Tay 250.

Mystère IV: prototipo con las alas más delgadas y los empenajes alfechados a 38°; motor Tay 250.

Mystère IVA: cazabombardero de serie; los 50 primeros ejemplares con el Tay 250, seguidos por 371 con el motor Verdon 350 y distribuidos también entre la India (110) e Israel (60); de ese total, 225 unidades fueron financiadas por EE UU en el marco del Off-Shore Procurement.

Mystère IVB: tres prototipos y seis aparatos de preserie con diferencias de detalle y motores Rolls-Royce Avon RA.7R o Atar 101G-1, ambos con poscombustión.

Mystère IVN: prototipo de biplaza en tandem de caza nocturna, con el motor Avon RA.7R, los dos cañones y el contenedor ventral de cohetes.

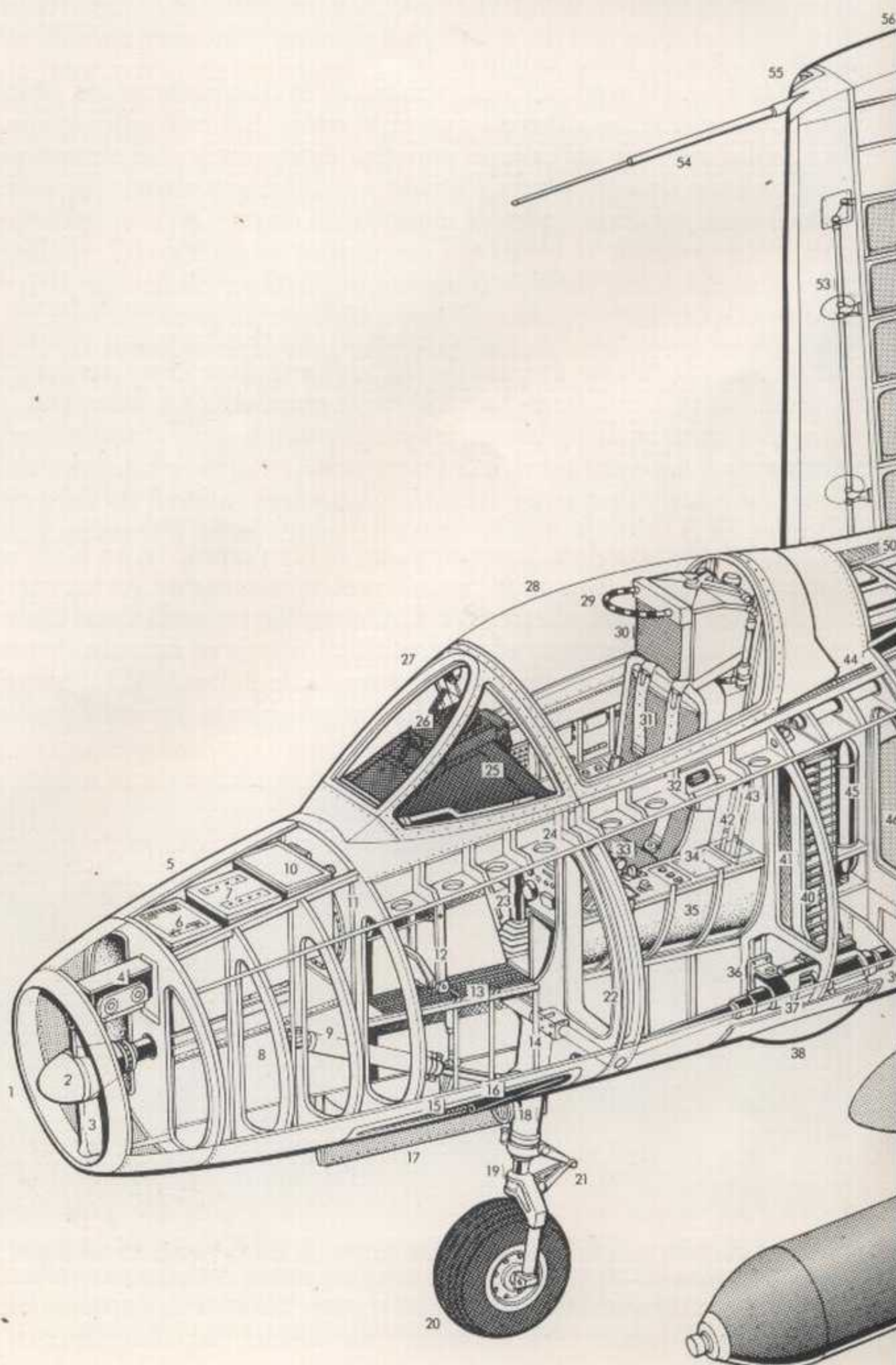
Super Mystère B1: prototipo con las alas más delgadas y empenajes alfechados a 45°; motor Avon RA.7R.

Super Mystère B2: cinco prototipos y 180 aviones de serie con motores Atar 101G (G-2 o G-3).

Super Mystère B4: dos prototipos con motores Atar 9.



Los Super Mystère israelíes, que se cuentan entre los últimos mantenidos en combate, se conservan en tan buen estado que, tras 15 años de servicio, fueron remotorizados con el J52 sin posquemador, a fin de obtener un alcance y una autonomía mejores. La extensión de la tobera redujo su firma infrarroja.



Este SBM2 del Armée de l'Air (el 136.^o de la línea de montaje de Dassault) recibió esta decoración para participar en la Tiger Meet de 1972, una competición que convoca anualmente la OTAN entre sus distintos escuadrones de caza. Este avión era el 12-YM del EC 1/12 «Cambrésis».



Corte esquemático del Dassault Mystère IVA

- 1 Toma aire motor
- 2 Antena radar telemétrico
- 3 Divisor toma aire
- 4 Cineametralladora
- 5 Registro acceso compartimiento equipo electrónico
- 6 Transmisor radar
- 7 Receptor radar
- 8 Alojamiento aterrizador delantero
- 9 Martinete hidráulico retracción
- 10 Batería
- 11 Mamparo delantero presionización cabina
- 12 Pedales timón dirección
- 13 Piso cabina
- 14 Fijación aterrizador delantero
- 15 Abertura cañón
- 16 Bocacha cañón
- 17 Puerta aterrizador
- 18 Luz carrete y aterrizaje
- 19 Pata aterrizador
- 20 Rueda delantera
- 21 Articulación amortiguación
- 22 Cuadernas conducto bifurcado toma aire
- 23 Palanca mando

- 24 Revestimiento cabina
- 25 Cobertor panel instrumentos
- 26 Visor giroscópico
- 27 Parabrisas
- 28 Cubierta cabina
- 29 Accionador asiento eyectable
- 30 Apoyacabeza
- 31 Asiento eyectable
- 32 Palanca liberación cubierta
- 33 Mando gases
- 34 Consola babor
- 35 Revestimiento presionización cabina
- 36 Soporte cañón
- 37 Cañón DEFA de 300 mm
- 38 Colector casquillos
- 39 Acceso compartimiento cañones
- 40 Alimentación munición
- 41 Tolva munición (150 dpa)
- 42 Conductión varillas mando
- 43 Mamparo trasero (blindado) presionización cabina
- 44 Rail deslizamiento cabina
- 45 Botella oxígeno
- 46 Depósito delantero fuselaje (capacidad interna total 1 800 litros)
- 47 Carenado raíz alar
- 48 Mando hidráulico alerón
- 49 Cuadernas toma aire
- 50 Compartimiento equipo electrónico y de radio
- 51 Antena UHF
- 52 Depósitos ala estribor
- 53 Varillas mando alerón
- 54 Tubo pitot
- 55 Luz navegación estribor
- 56 Carenado borde marginal
- 57 Alerón estribor
- 58 Mando articulación alerón
- 59 Flap borde fuga, tipo dividido
- 60 Actuador eje torsión flap
- 61 Registro acceso depósito combustible
- 62 Boca llenado combustible

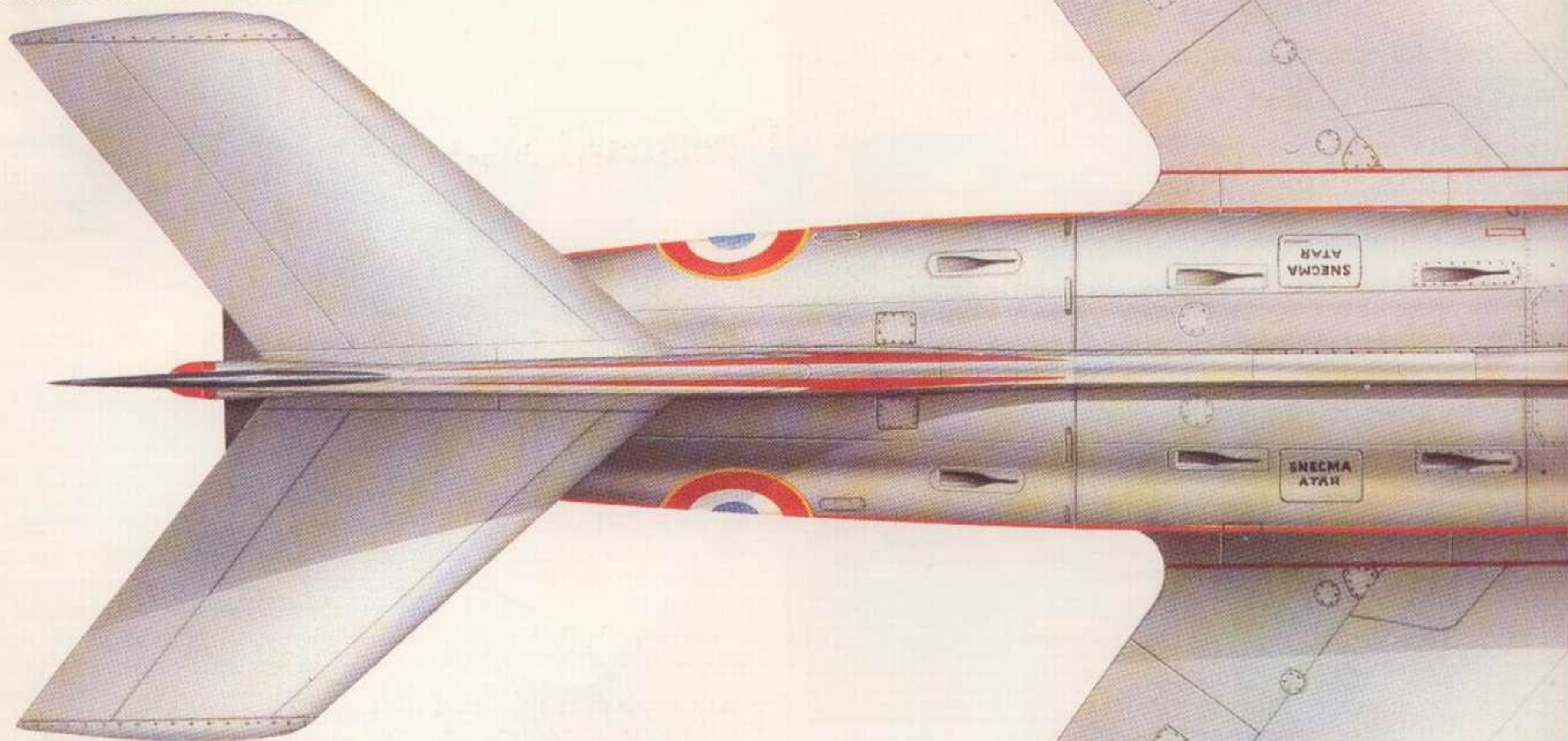
- 63 Conductión varillas mando
- 64 Depósito central fuselaje
- 65 Cuaderna maestra fijación larguero delantero alar
- 66 Sección central alar
- 67 Fleje unión revestimientos
- 68 Cuaderna maestra fijación larguero trasero alar
- 69 Alojamiento aterrizador babor
- 70 Depósito hidráulico
- 71 Compartimiento accesorios motor
- 72 Conductos sistema combustible
- 73 Varillas mando
- 74 Carenado dorsal
- 75 Registro acceso compartimiento motor
- 76 Generador
- 77 Filtro compresor
- 78 Zona admisión aire motor

- 91 Timón profundidad estribor
- 92 Antena IFF
- 93 Estructura deriva
- 94 Antena VHF
- 95 Carenado antena punta deriva
- 96 Estructura timón dirección
- 97 Luz navegación cola
- 98 Estructura timón profundidad babor
- 99 Estructura estabilizador
- 100 Tobera
- 101 Conducto descarga gases motor
- 102 Revestimiento resistente al calor
- 103 Alojamiento aerofreno
- 104 Martinete hidráulico
- 105 Aerofreno de babor, abierto
- 106 Carenado borde fuga raíz alar
- 107 Flap babor
- 108 Fijación pata aterrizador
- 109 Costillas dorso flap
- 110 Compensador alerón babor
- 111 Contrapesos alerón
- 112 Mando articulación alerón
- 113 Estructura alerón babor
- 114 Carenado borde marginal
- 115 Luz navegación babor
- 116 Estructura alar
- 117 Larguero trasero
- 118 Alojamiento depósitos combustible ala babor
- 119 Aletas estabilización depósito lanzable
- 120 Larguero delantero
- 121 Costillas borde ataque
- 122 Bomba de 230 kg

- 79 Bancada maestra motor
- 80 Turborreactor flujo centrifugo Hispano-Suiza Verdon 350
- 81 Línea escisión sección trasera fuselaje
- 82 Quemadores
- 83 Carenado raíz deriva
- 84 Turbina
- 85 Varillas mando estabilizadores
- 86 Martinete eléctrico compensación estabilizadores
- 87 Revestimiento sellado estabilizadores
- 88 Articulación mando timón profundidad
- 89 Varilla mando timón dirección
- 90 Estabilizador estribor

- 123 Soporte subalar externo
- 124 Rueda babor
- 125 Freno hidráulico rueda
- 126 Articulaciones amortiguación
- 127 Depósito lanzable, 480 litros
- 128 Boca llenado combustible
- 129 Soporte depósito
- 130 Fijación soporte interno
- 131 Revestimiento interno corrugado
- 132 Pata aterrizador
- 133 Revestimiento alar
- 134 Martinete hidráulico retracción aterrizador
- 135 Depósitos internos alares
- 136 Varilla mando alerón
- 137 Contenedor de 18 cohetes de 78 mm
- 138 Bomba de 454 kg

© Pilot Press Limited



Especificaciones técnicas

Dassault Super Mystère B2

Tipo: monoplaza de caza y cazabombardeo

Planta motriz: un turborreactor SNECMA Atar 101G-2/3, de 3 400 kg de empuje en seco y 4 500 con poscombustión

Prestaciones: velocidad máxima 1 040 km/h al nivel del mar y 1 200 km/h a 12 000 m; velocidad máxima de crucero 990 km/h a 12 000 m; régimen inicial de trepada 5 340 m por minuto; techo práctico de servicio 17 000 m; alcance normal 870 km a 11 000 m

Pesos: vacío equipado 6 930 kg; máximo en despegue 10 000 kg

Dimensiones: envergadura 10,52 m; longitud 14,13 m; altura 4,55 m; superficie alar 35,00 m²

Armamento: dos cañones DEFA de 30 mm, un lanzacohetes ventral retráctil para 35 cohetes Brandt SNEB de 68 mm, y una carga máxima de 1 000 kg, suspendida de soportes subalares e integrada por dos bombas SAMP de 500 kg o dos contenedores MATRA con 19 cohetes de 68 mm o diez cohetes HVAR de 127 mm.



Dassault Super Mystère

Este Super Mystère B2 ha sido ilustrado en el atractivo esquema que lucieron los últimos aviones de este tipo asignados al Escadron EC 1/12 «Cambrésis» del Armée de l'Air, basado normalmente en Cambrai. Anteriormente, estos aviones habían estado pintados en camuflaje táctico y antes de la guerra de 1967 en Oriente Medio en el esquema de mimetización israelí a fin de facilitar el traspaso de aviones entre las dos fuerzas aéreas. Los depósitos de 490 litros que lleva este B2 son unos de los que también pueden emplear los Mirage. El «Cambrésis» dio de baja en octubre de 1977 sus últimos B2, que fueron distribuidos entre diversas bases aéreas y convertidos en material de prácticas de los equipos de extinción de incendios. Un triste fin.



Escuadrones de la RAF



1.º Squadron

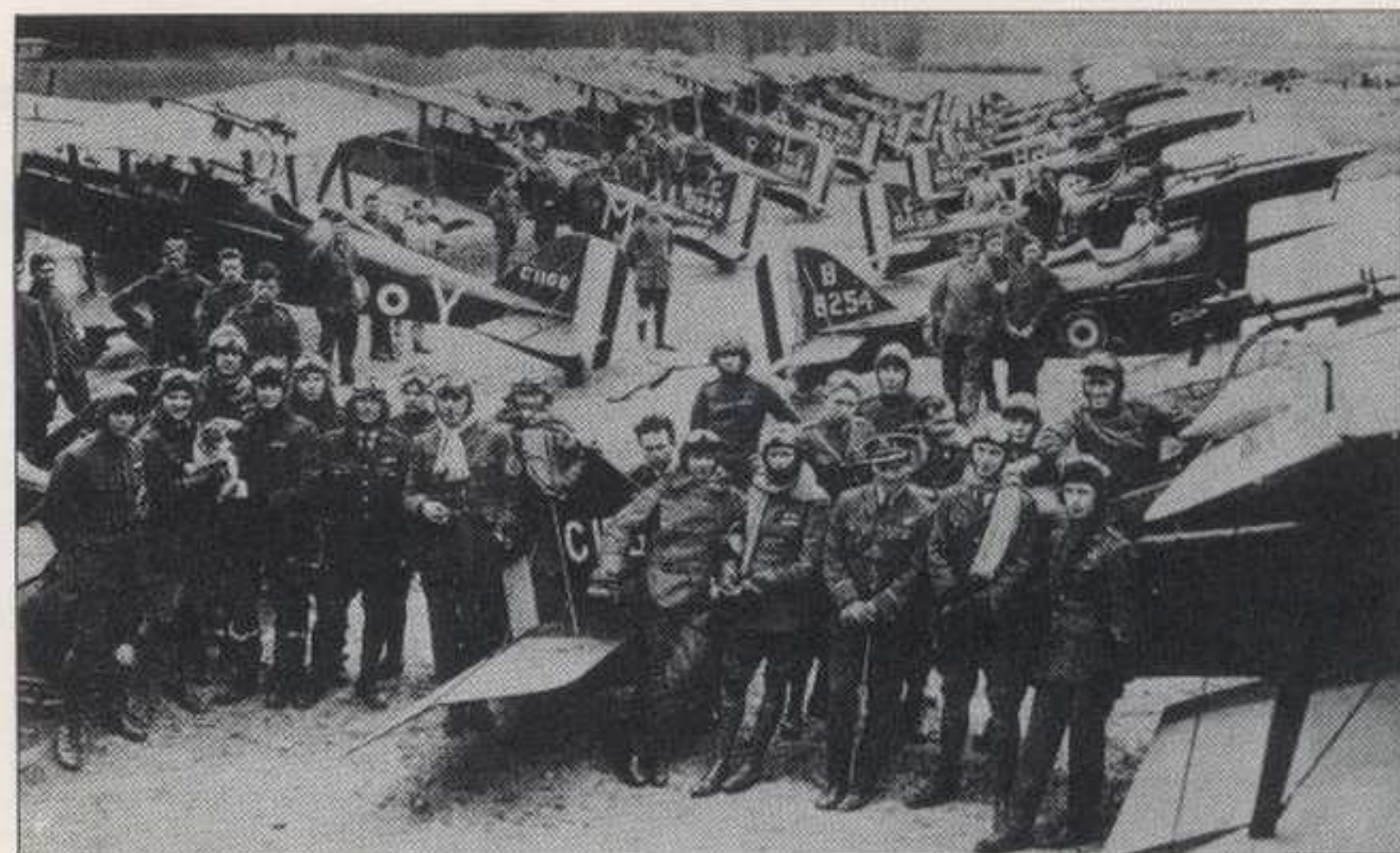
El 13 de mayo de 1912 se creó el Royal Flying Corps. Como parte de la nueva organización, la 1.ª Compañía del Batallón Aéreo de los Ingenieros Reales, unidad que tenía sus raíces en 1878, fue redesignada 1.º Squadron del RFC. De momento, esa unidad estuvo dedicada a los ingenios más ligeros que el aire y, estacionada en Farnborough, disponía de tres dirigibles, el *Beta 2*, el *Gamma* y el *Delta*, que recibió en el otoño de 1912; esos dirigibles tomaron parte en las maniobras del Ejército de ese año. En 1913 se recibieron más dirigibles: el *Eta*, construido en Farnborough, y el *Zeta*, un Clement-Bayard francés, ambos equipados con cámaras y equipo de radio para misiones de reconocimiento y ambos utilizados con buenos resultados en las maniobras de 1913. A finales de ese año, todas las aeronaves más ligeras que el aire fueron transferidas a la Royal Navy, cesión que fue oficial el 1 de enero de 1914.

El 1.º Squadron fue reconstituido en Farnborough el 1 de mayo de 1914, y cuando estalló la I Guerra Mundial andaba aún escaso de personal y aviones; cambió la cúpula de mando y la unidad se trasladó a Brooklands. Allí, la lenta reconstitución del escuadrón permitió su traslado al continen-

te en febrero de 1915. El mayor Geoffrey Salmond, el nuevo oficial al mando, voló al frente de cuatro aviones RAF B.E.8 y cuatro Avro 504 a través del canal de la Mancha. Al cabo de dos días, la unidad participaba en la batalla de Neuve-Chapelle, llevando a cabo salidas de reconocimiento y, ocasionalmente, de bombardeo. Para las segundas se dejaba en tierra a los observadores y los pilotos lanzaban a mano bombas de 9 kg. Así, no es nada extraño que los éxitos fuesen prácticamente nulos.

La base del 1.º Squadron era Bailleur, donde la unidad permaneció durante tres años. Su cuartel general era un asilo siquiátrico, circunstancia que se reflejó en las chanzas provenientes de otros escuadrones británicos. Con varios tipos de aviones, continuó efectuando vuelos de reconocimiento y cooperación con la artillería durante 1916. Ese año recibió aparatos Morane-Saulnier con los que efectuó salidas de reconocimiento lejano, teniendo que soportar la decidida acometida de los monoplanos Fokker. A fin de compensar sus numerosas bajas, el escuadrón recibió algunos Nieuport, que empleó en reconocimientos y como máquinas de escolta. Ese año se caracterizó por la virulencia de los combates, pero en 1917 la unidad sufrió un cambio fundamental.

En enero de 1917, el 1.º Squadron fue equipado enteramente con *scouts* Nieuport y se dedicó exclusivamente a la caza, pasando a ser operacional en febrero. Los primeros éxitos se registraron en enfrentamientos con cazas Albatros D.III. Aunque su ocupación principal eran los cazas alemanes, este escuadrón dedicó parte de su tiempo al ametrallamiento y bombardeo de trincheras durante la batalla de Messines, en el verano. A finales de julio, el número de derribos de la unidad se escribía ya con tres dígitos y antes de que concluyese el año se habían alcanzado las 200 victorias. En enero de 1918, el 1.º Squadron fue reequipado con el RAF S.E.5a y se había ya habituado a su nueva montura cuando se produjo la ofensiva alemana de marzo de 1918, volando del amanecer al anochecer en un intento por frenar el



avance enemigo por Bapaume y utilizando Bruay como base avanzada. En mitad de la batalla, el 1 de abril, el escuadrón pasó a formar parte de la nueva Royal Air Force. Cuando se contuvo el avance alemán, el 1.º Squadron volvió a sus patrullas de caza a alta cota; a pesar de que éstas fueron su tarea principal hasta el fin de la guerra, durante el otoño volvió a participar en el ametrallamiento de trincheras. Cuando se firmó el armisticio, la unidad envió sus aviones a Gran Bretaña para su destrucción. El personal volvió a las islas en marzo de 1919, en su gran mayoría fue desmovilizado y, finalmente, en enero de 1920, su cuadro de mando fue disuelto en Uxbridge.

En Iraq

Simultáneamente se formó un nuevo 1.º Squadron en Risalpur (la India), que se trasladó a su base de Bangalore. Así se reemprendió la actividad de la unidad, que inicialmente utilizó aviones Sopwith Snipe. En abril de 1921, el escuadrón se desplazó al aeródromo iraquí de Hinaidi, donde fue de hecho la única unidad de caza presente en la zona. Durante algún tiempo utilizó también el Nieuport Nighthawk, predecesor de todos los cazas Gloster. En la primavera de 1925, el 1.º Squadron fue enviado al norte a raíz del ataque de Sheik Mahmud y sus kurdos contra Halebja. Las incursiones de ametrallamiento del escuadrón fueron parte muy importante en la reconquista de la ciudad. Durante el verano siguiente se efectuaron misiones de carácter similar contra las tribus de las montañas, tras las cuales el escuadrón fue disuelto el 1 de noviembre de 1926.

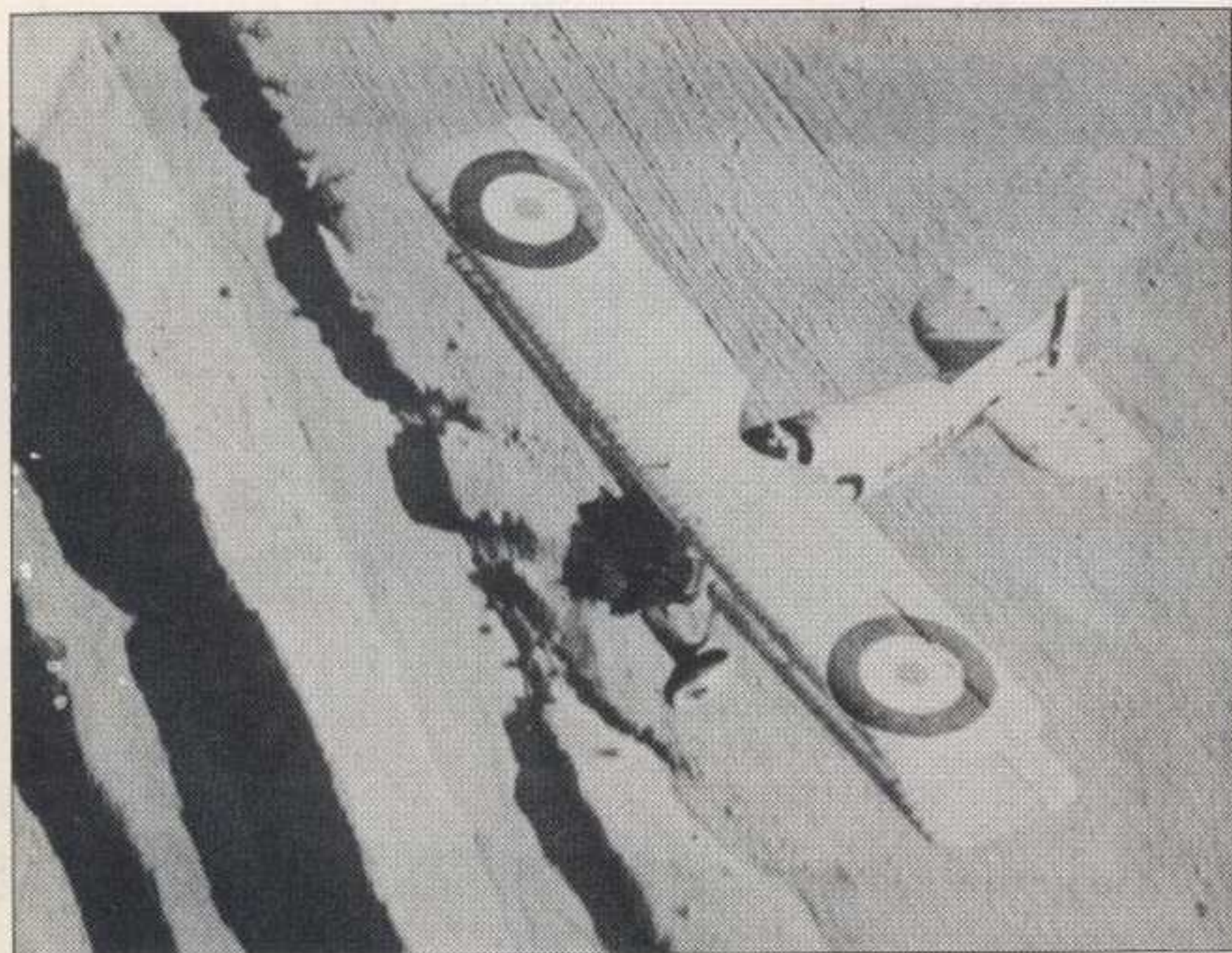
Tres miembros de la unidad se trasladaron a Tangmere (condado de Sussex) para reconstruir el 1.º Squadron. Uno de sus antiguos comandantes, el jefe de escuadrón Atkinson, asumió el mando y reconstituyó la unidad partiendo de cero, con cazas Armstrong

Tras la I Guerra Mundial, el 1.º Squadron se trasladó a la India, donde utilizó el Sopwith Snipe. Empleó asimismo uno o dos Nieuport Nighthawk. Este modelo no tuvo un éxito demasiado significado, pero en cambio fue el precursor de los cazas biplanos Gloster que abundaron en el período de entreguerras (foto Bruce Robertson).

El 1.º Squadron se toma un respiro entre patrullas y alinea sus aviones S.E.5a para posar para una fotografía «oficial». Ello sucedía en Clairmarais en julio de 1918. Frente a la escarapela del avión «Y» se aprecia el emblema circular de identidad del escuadrón. Éste empleó el S.E.5a desde marzo de 1918 hasta el fin de la guerra, tanto en misiones de caza como de ataque al suelo (foto Bruce Robertson).

Whitworth Siskin Mk IIIA. Además del 1.º Squadron, en el aeródromo de Tangmere se hallaba el 43.º Squadron y entre ambas unidades se produjo un interesante fenómeno de rivalidad profesional a todos los niveles. En 1931, el 43.º Squadron se anotó un tanto importante al recibir sus Hawker Fury un año antes que la unidad rival. El Fury, uno de los cazas más elegantes que han existido, suponía además un importante paso adelante más allá de la barrera de las 200 millas por hora (320 km/h). El 1.º Squadron tomó parte en la edición de 1932 del Festival de Hendon, efectuando exhibiciones de acrobacia sincronizada. En 1934 de sus filas salió un equipo acrobático para una gira por Canadá, convirtiéndose en el primer escuadrón de la RAF que visitaba el continente norteamericano. Durante los dos años siguientes, el escuadrón sufrió constantes cambios de personal, pero en 1937 se logró una plantilla más estable de la que nació un nuevo equipo acrobático que, al mando de «Teddy» Donaldson, mejoró sus cualidades hasta el punto de significarse durante el Festival de Hendon de ese año y que fue elegido para representar a la RAF en la Reunión Aeronáutica Internacional de Zürich.

A partir de ese momento dejaron de soplar los aires de paz en Tangmere. Ante la inminencia de la guerra los Fury fueron camuflados y se dedicó mucho tiempo a las maniobras de combate aéreo. En febrero de 1939, el 1.º Squadron recibió sus primeros Hawker Hurricane y rápidamente la unidad comenzó su período de transformación a las órdenes del jefe de escuadrón «Bull» Halahan, quien todavía estaba al frente de la unidad cuando ésta se trasladó a Francia inmediatamente antes del estallido de la II Guerra Mundial, como parte de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Tras varios cambios, se estable-



1.º Squadron (sigue)

ció en Vassincourt, con la misión de defender las bases y las formaciones de bombardeo británicas. La primera victoria del escuadrón en Francia desde 1918 tuvo lugar durante las primeras patrullas fronterizas: el 31 de octubre, el oficial piloto «Boy» Mould derribó un Dornier Do 17 de reconocimiento. El 23 de noviembre se registraron otros derribos, pero a continuación el mal tiempo obligó a la práctica suspensión de las operaciones hasta marzo de 1940. Los primeros combates con cazas alemanes tuvieron lugar el 10 de mayo. A medida que los alemanes avanzaban sobre Francia, el 1.º Squadron se vio envuelto en violentos y constantes combates, cambiando de base en tres ocasiones. Su tarea principal era la escolta de los escuadrones de Fairey Battle de Berry, pero también hubo de dedicarse a la defensa aérea y a combatir a los aviones alemanes, que aparecían por todas partes. Sus Hurricane abatieron por lo menos 87 aviones contra la pérdida de dos pilotos; al cabo de diez días, todos ellos habían sido relevados salvo cinco, y llegaron nuevas tripulaciones y un nuevo oficial al mando. Destinado ahora a tareas defensivas de retaguardia, el 1.º Squadron se mantuvo en liza hasta el 17 de junio.

El 3 de julio el 1.º Squadron se hallaba de nuevo operacional, desde la base de Northolt. Destacado a Tangmere, combatió en las batallas sobre el canal de la Mancha, preludio de la batalla de Inglaterra, durante la que la unidad combatió sin tregua; todos los pilotos llevaron a cabo una media de dos salidas diarias y el oficial al mando llegó a contabilizar hasta 66 misiones durante el mes de agosto. El 9 de septiembre se trasladó más al norte, a Wittering, para un período de descanso. Se produjeron cambios de personal y sólo permanecieron en la unidad tres pilotos de los días de combates sobre Francia: Brown (por entonces el oficial al mando), Clowes y Matthews.

De vuelta a Northolt en Año Nuevo, el escuadrón inició sus primeras «Rhubarb», ataques contra las posiciones alemanas en la costa francesa del Canal. Estas, junto con vuelos de escolta de bombarderos, fueron el cometido de la unidad durante 1941. En el transcurso de la primavera recibió los cazas Hurricane Mk II, cuyo motor Merlin XX y (en la versión Mk IIC) sus cuatro cañones de 20 mm fueron muy bien venidos. Comenzó a continuación un nuevo tipo de misión, la caza nocturna, especialmente durante los períodos de luna llena. Un año después de haber comenzado la batalla de Francia, el escuadrón se había adaptado totalmente al combate nocturno: el 11 de mayo de 1941, sus pilotos habían destruido ocho aviones enemigos y dañado a otro, y todo ello con aviones desprovistos de radar. En julio, el escuadrón fue transferido a misiones exclusivamente nocturnas, cooperando con aviones Douglas

Havoc equipados con el sistema Turbinlite. Como esa táctica de colaboración no tuvo éxito debido a la ausencia de objetivos sobre Gran Bretaña, el 1.º Squadron, ahora a las órdenes del jefe de escuadrón J.A.F. MacLachlan, comenzó a buscar sus víctimas nocturnas sobre suelo francés. Este nuevo cometido reportó nuevos éxitos a la unidad, pues entre su comandante y un piloto, el checo Kuttelwascher, atesoraron 20 derribos.

En julio de 1942, el cometido del 1.º Squadron cambió de nuevo al iniciarse su lenta conversión al Hawker Typhoon, en Acklington. No fue hasta setiembre que tuvo lugar su primera acción con el nuevo modelo, destruyendo sobre el mar una pareja de Messerschmitt Me 210. No sucedió nada relevante hasta 1943, en que la unidad empezó sus patrullas contra los Focke-Wulf 190, protegiendo ciudades costeras contra los merodeadores cazabombarderos alemanes. Dos de tales Fw 190 fueron derribados el 13 de marzo. Posteriormente, el 1.º Squadron fue dedicado a la escolta de los Hawker Typhoon en sus incursiones de cazabombardeo, aplicándose también en el ataque a trenes. A finales de año, el escuadrón inauguró sus salidas de bombardeo, llevando a cabo varias «Ramrod» durante los tres primeros meses de 1944. En marzo la unidad se trasladó a North Weald y se convirtió al Supermarine Spitfire Mk IX, produciéndose a continuación cambios de personal y de tácticas. En mayo, los Spitfire fueron empleados en patrullas de largo alcance sobre los Accesos Occidentales a la búsqueda de Junkers Ju 88, una tarea bastante ingrata. Un mes más tarde, el escuadrón se dedicaba a la cobertura de los convoyes que apoyaban los desembarcos del Día D, a raíz de los cuales los aviones fueron equipados para llevar bombas de 230 kg y enviados contra instalaciones costeras en Francia y la navegación de cabotaje enemiga. Antes de que acabase el mes tuvo lugar otro cambio, en el que el 1.º Squadron se trasladó a Kent para realizar patrullas contra las bombas volantes V-1. Estas difíciles salidas duraron hasta el 10 de agosto, en que la unidad había destruido 47 ingenios. Desde entonces hasta la rendición alemana, el escuadrón participó en escoltas a alta cota de formaciones de bombardeo y en la operación de Arnhem, salteado todo ello con esporádicas salidas a baja cota contra las instalaciones de los misiles V-2.

Los primeros reactores

La paz trajo al 1.º Squadron un Spitfire más potente, F.Mk 21, del que algunos ejemplares llevaban hélices contrarrotativas. Sin embargo, esos aviones le duraron poco, pues en octubre pasó a ser una unidad a reacción al recibir, de nuevo en Tangmere, los Meteor F.Mk 3. Tras ser reequipado, el escuadrón se trasladó a Lübeck para un ejercicio mensual. A pesar de ello, en agosto de 1947, el 1.º Squadron fue objeto de una ines-

perada indignidad: sus Meteor fueron retirados y fue declarado unidad no operacional, equipado con entrenadores North American Harvard y Airspeed Oxford y dedicado a la instrucción instrumental para el 11.º Group.

Pero ese estado de cosas no duró mucho, y en marzo de 1948 volvió a ser una unidad de caza, recibiendo Gloster Meteor F.Mk 4. Por entonces, el 1.º Squadron tenía un oficial asimilado estadounidense, el mayor Robin Olds de la USAF, un as de la guerra. Más tarde, Olds tomó el mando del escuadrón y los Meteor F.Mk 8 remplazaron a los F.Mk 4 en 1950, recuperando los aviones el emblema de la raya roja que habían lucido en preguerra.

En 1955, el escuadrón se acercó a la barrera del sonido con la llegada a Tangmere de los Hawker Hunter, en forma de los Hunter F.Mk 5 con motor Sapphire. Las prestaciones de ese avión fueron un gran estímulo para la unidad y al cabo de un año de ser reequipado fue transferido (junto con el 34.º Squadron) a Chipre para dar cobertura de caza a las fuerzas que iban a participar en la campaña de Suez. Se efectuaron salidas de caza sobre Egipto, apoyándose, además, la autoridad del rey Hussein de Jordania desde la base de Ammán. De regreso a Tangmere en diciembre de 1956, esta unidad fue destinada a su tradicional misión de defensa metropolitana hasta junio de 1958, en que Tangmere fue cerrada como base de caza.

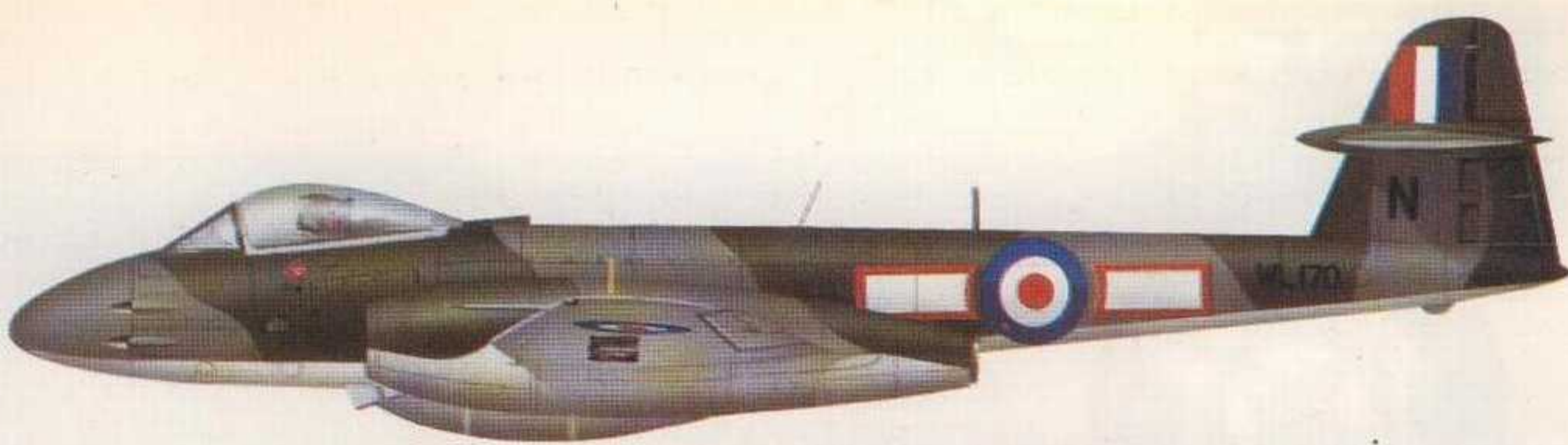
El 1.º Squadron fue disuelto ese día y simultáneamente el 263.º Squadron de Stradishall fue rebautizado con el nombre de la añeja unidad. Ahora disponía del Hunter F.Mk 6, más potente, y al poco tiempo inició la conversión a tareas de ataque al suelo en compañía del 54.º Squadron. Su actividad consistía ahora en una serie de ejercicios, prácticas de tiro y despliegues en ultramar. En 1961, los dos escuadrones fueron asignados al 38.º Group, una organización de apoyo táctico del Mando de Transporte. El escuadrón, que por entonces recibió el modelo de ataque Hunter FGA.Mk

9, operó desde las bases de Waterbeach y West Raynham; parte de su actividad eran los despliegues en ultramar.

Pionero VTOL

A finales de junio de 1969, el 1.º Squadron regresó a Wittering (Northants). Los pilotos fueron destinados a Ternhill para un corto curso de conversión a helicópteros, pues la unidad había sido elegida para convertirse en el primer escuadrón operacional con aviones V/STOL, no sólo de la RAF, sino del mundo, a bordo del Hawker Siddeley Harrier. Naturalmente, la conversión a esta nueva forma de vuelo fue gradual y se vio retrasada por un período de inmovilización en tierra cuando ya habían concluido casi todos los vuelos en solitario. Se produjeron dos cambios en la cúpula rectora, pero a partir de enero de 1970, con un nuevo oficial al mando (el comandante de ala Ken Hayr) y su dotación completa de aviones, el escuadrón se ha mantenido regularmente en activo. Tres meses más tarde, fue destinado a Akrotiri, en Chipre, llevando a cabo unas 200 salidas en dos semanas. A mediados de los setenta, la capacidad del escuadrón, de nuevo en casa, mejoró gracias al INAS Ferranti, el telémetro láser y el radar de alerta de cola. El 1.º Squadron fue asignado a la ACE Mobile Force de la OTAN, desplegando regularmente al norte de Noruega. Al crecer la tensión en América Central envió un destacamento a Belize, que se convirtió en la 1417.ª Patrulla, y en 1982 sus aviones fueron rápidamente equipados con misiles Sidewinder y embarcados en el portaaviones HMS *Hermes*, desde el que operaron en misiones de ataque durante la guerra de las Malvinas.

El 1.º Squadron ha pasado también a la historia por haber sido la primera unidad militar equipada con aviones V/STOL, pues recibió sus Harrier GR.Mk 1 en junio de 1969. En marzo de 1970 se trasladó a Chipre y durante esa época se tomó esta fotografía (foto MoD).



El Gloster Meteor F.Mk 8 WL170 fue entregado de primera mano al 1.º Squadron, por entonces basado en Tangmere, en 1954 y sirvió con él durante un año.



El emblema del 1.º Squadron, fotografiado en un Harrier, incorpora el número 1 alado y las barras rojas adoptadas ya en los años veinte.





2.º Squadron

Por la misma época en que el 1.º Squadron se convertía en una unidad aerostática del Royal Flying Corps se constituyeron los Squadrons n.ºs 2 y 3 para volar en aeroplanos, también en Farnborough, si bien el 13 de mayo de 1912, fecha fundacional del 2.º Squadron, todavía no se disponía de aviones. Cuando éstos se materializaron, fueron del tipo B.E., diseñados por Geoffrey de Havilland y construidos en Farnborough. Con ellos el escuadrón aprendió a volar y en febrero de 1913 se dispuso a cumplir una orden inhabitual, el traslado de una base a otra volando varios centenares de kilómetros: los B.E.2 partieron de Farnborough con destino a Montrose (Escocia), llegando allí al cabo de 13 días. Este escuadrón fue la única unidad del RFC en Escocia hasta el estallido de la I Guerra Mundial, en agosto de 1914, en que volvió sobre sus pasos y se dirigió a Francia.

Por entonces, este escuadrón poseía ya otros tipos de aviones, todos ellos dedicados al reconocimiento; esta unidad fue también la primera que obligó a aterrizar un avión enemigo, el 25 de agosto. El 2.º Squadron se convirtió en unidad de cooperación con la artillería a principios de su carrera, misión que desempeñó principalmente durante la I Guerra Mundial. En la batalla de Neuve-Chapelle, en 1915, los aviones de esta unidad utilizaban ya equipos de radio para entrar en contacto inmediato con las baterías de artillería y así dirigir su tiro. Durante esta batalla el escuadrón

Cuando el 2.º Squadron regresó a Francia en 1940 lo hizo con mal pie, pues se demostró que sus Lysander eran inadecuados para las tareas de reconocimiento. Más adelante recibiría el North American Mustang, con el que volvería a las operaciones. Por entonces, sus letras de identificación eran «XV» (foto Imperial War Museum).

tuvo una participación muy activa, y el teniente W. Rhodes-Moorhouse obtuvo la primera Cruz Victoria «aérea» por su arrojo al atacar posiciones enemigas con bombas de 45 kg. Hacia 1916, el 2.º Squadron empleaba también cámaras en sus vuelos de reconocimiento, pero por entonces volaba en el B.E.2c y, en consecuencia, hubo de lamentar un elevado número de bajas durante ese año. El B.E.2 equipó a este escuadrón hasta mayo de 1917, en que comenzó a ser remplazado por un diseño de Frederick Koolhoven, el Armstrong Whitworth F.K.8, conocido como el «Big Ack».

Con este modelo, el escuadrón dispuso de un avión mucho más adecuado a sus misiones de cooperación artillera, y el F.K.8 se mantuvo en servicio con la unidad durante el resto de la guerra. En el transcurso de la ofensiva alemana de la primavera de 1918, y al igual que todos los escuadrones del RFC, el 2.º Squadron fue destinado a ataques al suelo en un intento por frenar el avance enemigo. Durante ese período, el escuadrón obtuvo su segunda Cruz Victoria cuando el segundo teniente MacLeod aguantó hasta que su observador hubo derribado tres Fokker antes de que su avión resultase incendiado; consiguió aterrizar, a pesar de ser herido cinco veces, y salvar al observador. El escuadrón retornó a su prosaica actividad artillera hasta la ofensiva final del otoño de 1918, cuando de nuevo se dedicó a atacar a las fuerzas alemanas, esta vez en retirada. Tras el armisticio, se desplazó a Alemania durante tres meses con el Ejército de Ocupación; más tarde, en febrero de 1919, regresó a Gran Bretaña sin los aviones y fue disuelto en Weston-on-the-Green el 20 de enero de 1920.

Interludio irlandés

Doce días después, el escuadrón fue reconstituido en Oranmore (Irlanda) para asistir al Ejército en la tensión por el retraso en la entrada en vigor de la autonomía irlandesa. Utilizó Bristol Fighter en sus tareas que, una vez más, eran de cooperación con el ejército. Dos años más tarde regresó a Inglaterra pero, ante la división de Irlanda, fue desplegado en el Ulster en mayo, volviendo a su base cuatro meses después. Pero el 2.º Squadron se había convertido casi en una unidad «antidisturbios» y, tras un período de ejercicios rutinarios (primeramente en Salisbury y más tarde en Kent), embarcó en el HMS *Hermes* con destino a Shanghai para defender los acantonamientos internacionales; durante los cuatro meses de su estancia allí estuvo basado en un velódromo.

A su regreso, el escuadrón siguió con sus Bristol hasta 1930, en que fue



El 2.º Squadron recibió como equipo inicial el B.E.2, diseñado por de Havilland y uno de los cuales aparece en la fotografía en Farnborough. Estos aparatos trasladaron al escuadrón de su base fundacional a Montrose en 1913, y de ahí a la guerra en 1914 (foto Imperial War Museum).

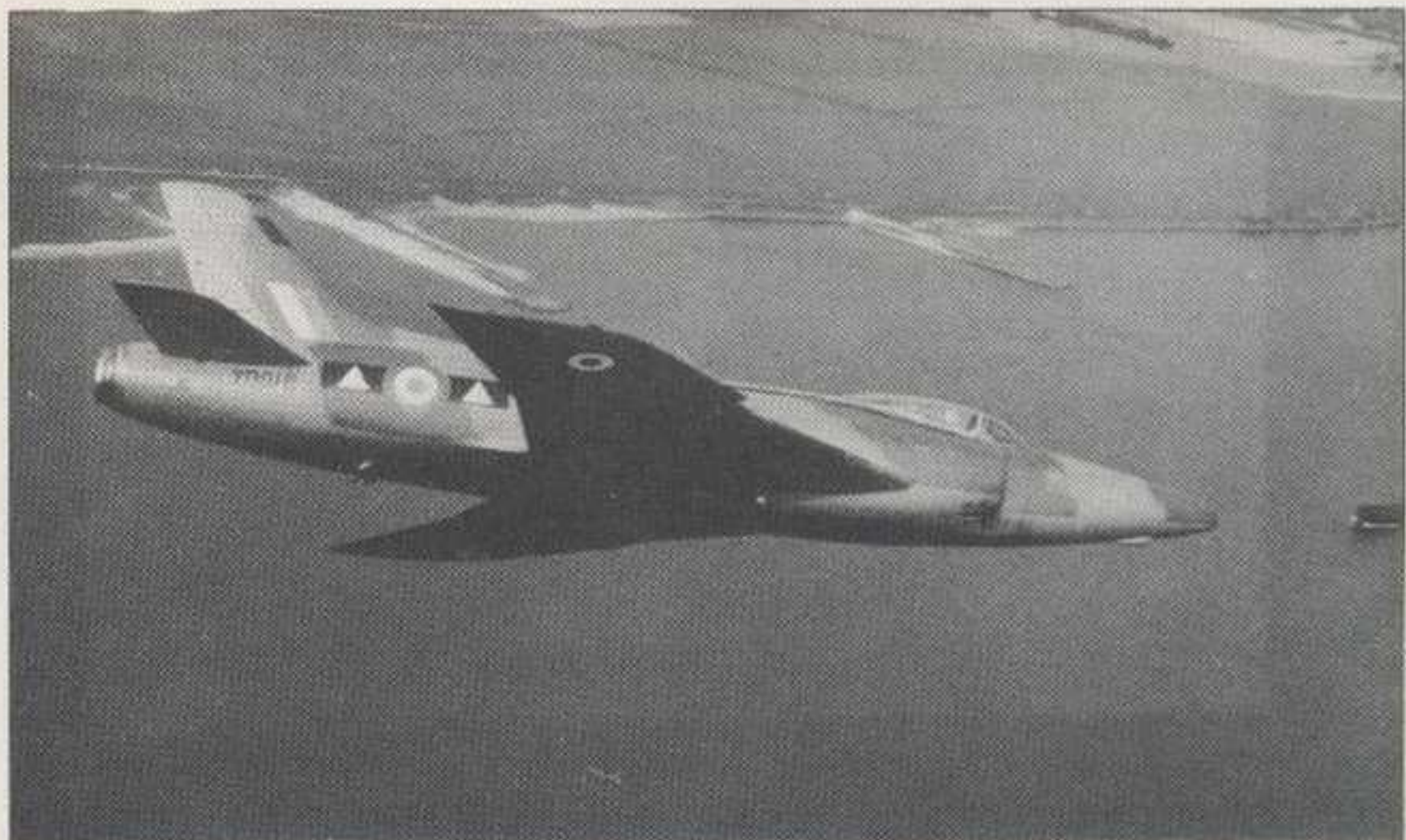
reequipado con el Armstrong Whitworth Atlas. Kent fue el área operacional del escuadrón hasta la II Guerra Mundial, a la que llegó equipado con el nuevo Westland Lysander. Con este modelo se desplazó a Francia, fijando su base permanente en Abbeville. Hubo poco reseñable hasta mayo de 1940, momento en que la *Blitzkrieg* alemana demostró la inviolabilidad del Lysander para su cometido primario. El escuadrón se batió bravamente durante nueve días tras los cuales regresó a Gran Bretaña, desde donde llevó a cabo arriesgadas salidas a través del canal de la Mancha para lanzar suministros sobre las fuerzas cercadas en Calais.

El escuadrón quedó basado en East Anglia con un avión inutilizable contra las fuerzas aéreas alemanas. Llevó a cabo asiduos ejercicios de colaboración con el ejército pero, lo que fue más importante, patrulló constantemente sobre las costas orientales en busca de la posible invasión alemana. Durante algún tiempo utilizó también aviones Boulton Paul Defiant, tanto para escoltar a los Lysander como en vuelos de reconocimiento. Durante el verano de 1941 llegaron los Curtiss Tomahawk, que se demostraron inviables operacionalmente, y no fue hasta que el North American Mustang remplazó al Lysander en marzo de 1942 que el escuadrón pudo de nuevo participar en la guerra. Las operaciones comenzaron en noviembre de 1942, efectuándose salidas sobre las costas francesas a la búsqueda de emplazamientos de radar. Sin embargo, el primer período de gran actividad no se produjo hasta la primavera de 1943, en que la unidad voló constantes patrullas «Ranger» y de localización de la navegación enemiga.

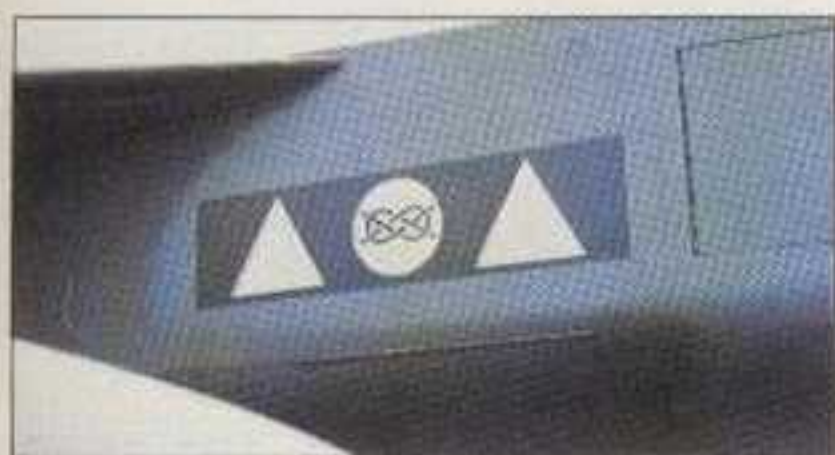
El escuadrón se dedicó cada vez más a los reconocimientos a baja cota para la localización de los emplazamientos de las V-1 y en ello prosiguió hasta mayo de 1944, en que fue transferido a las labores de preparación del «Segundo Frente». El Día D estuvo empeñado en el reglaje del tiro artillero naval sobre las playas, y más tarde apoyó al 21 Group de Ejércitos en su avance, trasladándose a bases en Normandía en julio de 1944. Además de reconocimientos fotográficos a baja cota, el escuadrón efectuó también salidas a alta cota con el Supermarine Spitfire Mk XI, y antes de que acabase el año era ya una unidad equipada totalmente con el FR.Mk XIV, dedicándose a vuelos a baja cota.

El fin de las hostilidades supuso la indefinida expatriación del 2.º Squadron: sentó su cuartel en Celle (Alemania) y absorbió los Spitfire PR.Mk 19 del 4.º Squadron para hacerse cargo de las labores de reconocimiento fotográfico del BAOR. El escuadrón permanece en la RFA desde entonces. A finales de los años cuarenta cambió varias veces de base y más tarde recibió aviones Gloster Meteor FR.Mk 9 para remplazar a los Spitfire. Equipado con aparatos de reacción, siguió siendo una unidad de caza de reconocimiento durante los años cincuenta y sesenta. Los Meteor deja-

El 2.º Squadron ha sido siempre una unidad de reconocimiento. En los años cincuenta recibió el Supermarine Swift FR.Mk 5; este modelo se había demostrado inadecuado como caza, pero volaba bien a baja cota y resultaba casi ideal para misiones de reconocimiento táctico a alta velocidad (foto John D.R. Rawlings).



2.º Squadron (sigue)



El emblema del 2.º Squadron consiste en un nudo encerrado en un círculo y flanqueado por los triángulos tradicionales (foto Robbie Shaw).

ron paso a los Supermarine Swift FR.Mk 5 en 1956 y éstos a los Hawker Hunter en 1961.

En 1971 se produjo un nuevo cambio. Trasladado a Brüggen tras diez años en Gütersloh, el 2.º Squadron fue reconstituido como unidad de ataque al suelo con capacidad de reconocimiento táctico. Para tal fin fue equipado con McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 y transferido a Laar-

bruch, donde permanece todavía. Durante 1976 los Phantom fueron reemplazados por SEPECAT Jaguar, equipados con un contenedor de recofoto aún más sofisticado. Así, el 2.º Squadron desempeña hoy la misma función para la que fue creado en 1912 y que ha llevado a cabo en sus 72 años de existencia.

Durante 1976, los Phantom en servicio con el 2.º Squadron fueron gradualmente reemplazados por los SEPECAT Jaguar GR.Mk 1. Los aviones de la foto llevan contenedores de cámaras (foto MoD).



El Phantom FGR.Mk 2 reemplazó a los Hunter de recofoto. Durante algún tiempo, los triángulos blancos se tornaron rojos a fin de disminuir su visibilidad.



3.º Squadron

El 3.º Squadron puede enorgullecerse de ser el primer escuadrón de la RAF, vía el RFC: los Squadrons n.ºs 1, 2 y 3 se constituyeron el mismo día (el 13 de mayo de 1912), pero los n.ºs 1 y 2, de Farnborough, estaban, respectivamente, equipados con globos y desprovistos de material de vuelo, en tanto que el 3.º Squadron, establecido en Larkhill, disponía en su fundación de algunos Blériot XI, de ahí su lema «Tertius primus erit» (el tercero será el primero). Esta unidad fue originalmente la 2.ª Compañía del Batallón Aéreo de los Ingenieros Reales y estuvo establecida en la meseta de Salisbury, desde donde utilizó sus aviones para explorar en los métodos de reconocimiento desde el aire. Además de los Blériot, esta unidad fue recibiendo otros tipos de aviones, hasta el punto que cuando al cabo de dos años estalló la I Guerra Mundial se trasladó a Francia con siete modelos distintos.

Allí puso en práctica las tácticas aprendidas en Salisbury en la guerra y se dedicó también a patrullas anti-Zeppelin, con sus pilotos armados con revólveres y bombas. No fue hasta noviembre de 1914 que el escuadrón estableció sus primeras bases, Hougues durante siete meses y más tarde Auchel durante nueve. En el transcurso de este tiempo se había distinguido ya por sus reconocimientos durante su retirada desde Mons, y se dedicó a experimentar con la fotografía aérea para fines de reconocimiento. En el curso de 1915 el escuadrón normalizó gradualmente su material

de vuelo con los scouts Morane-Saulnier y se fue convirtiendo en una unidad de combate aéreo.

El cambio del escuadrón a tareas de caza se completó totalmente en el otoño de 1917, al recibir aparatos Sopwith Camel con los que se concentró en patrullas ofensivas desde Warloy hasta la ofensiva alemana de la primavera de 1918, en la que se hicieron necesarios los constantes cambios de bases y la unidad hubo de dedicarse al ametrallamiento de las tropas alemanas. Cuando concluyó la ofensiva se estacionó en Valheureux, desde donde tomó parte en las grandes batallas aéreas del verano de 1918, volviendo a las misiones de ataque al suelo durante la victoriosa ofensiva final aliada del otoño de ese año. El armisticio sumió al escuadrón en la inactividad y en febrero de 1919 sólo regresó a Gran Bretaña el cuadro de mando, que fue disuelto en Dover el 27 de octubre.

El 3.º Squadron fue reconstituido el 1 de abril de 1920 en la India, como unidad de caza equipada con aviones Sopwith Snipe, y desempeñó ese cometido durante 17 meses antes de ser disuelto de nuevo. Al día siguiente (1 de octubre de 1921) fue reconstituido en un papel muy diferente, a partir de la Patrulla Móvil del 205.º Squadron de Leuchars. Su misión era ahora la cooperación con la flota, para la cual utilizó aviones de Havilland D.H.9A y Westland Walrus. Los segundos eran un desarrollo del D.H.9A, con equipo adicional que les daba un aspecto bastante desagradable. El escuadrón siguió desempeñando su papel de cooperación con la flota hasta el 1 de abril de 1923, en que fue definitivamente transferido al Arma Aérea de la Flota convertido en las Patrullas n.ºs 421 y 422.

Un año más tarde, el 3.º Squadron fue de nuevo resucitado, esta vez como unidad de caza. Ello sucedió en Manston, pero su nueva base permanente iba a ser la de Upavon, desde la que empleó sus cazas Sopwith Snipe, Hawker Woodcock, Gloster Gamecock y Bristol Bulldog.

El 3.º Squadron fue la segunda unidad de la RAF receptora del Hurricane, en 1938, y todavía los utilizaba en 1941, si bien de la versión Mk IIC con cuatro cañones. Por entonces, las letras de código de la unidad eran «QQ» (foto Imperial War Museum).

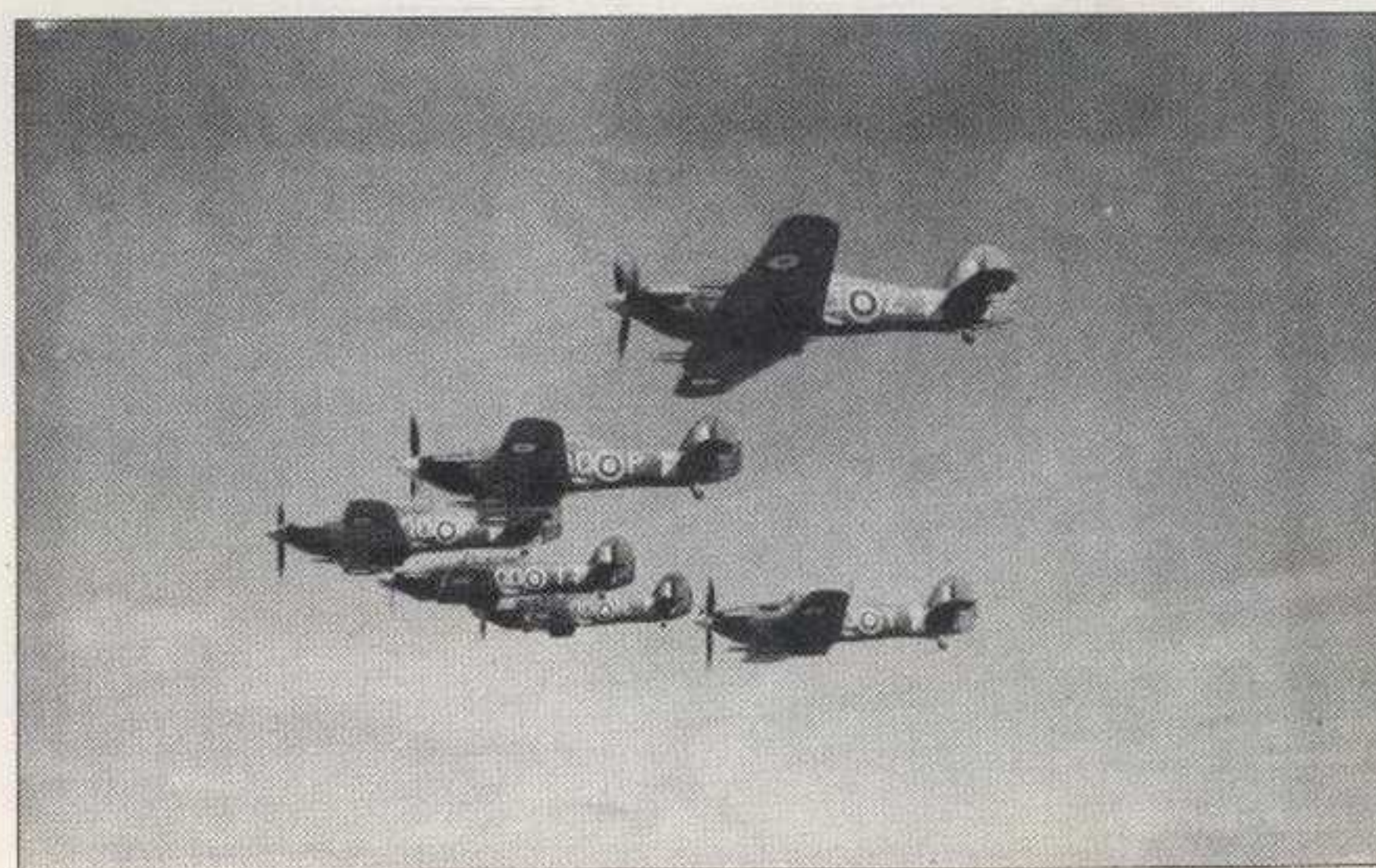


Transferido a Kenley, el 3.º Squadron entró a formar parte de la fuerza regular de defensa de Londres, viendo sus Bulldog reemplazados por los primeros Gloster Gladiator en marzo de 1937. Un año más tarde se convertía en el segundo escuadrón receptor del Hawker Hurricane, un importante paso adelante con respecto a los biplanos, pero sufrió una serie de accidentes en Kenley que llevaron a pensar que ese aeródromo era demasiado pequeño y peligroso para el Hurricane, de forma que la unidad recibió de nuevo los Gladiator. Pero esa decisión fue rápidamente revocada.

En mayo de 1939 se desplazó a Biggin Hill y recibió de nuevo los Hurricane, de modo que cuando estalló la II Guerra Mundial era una unidad bien equipada para la defensa de la capital del país. En los primeros

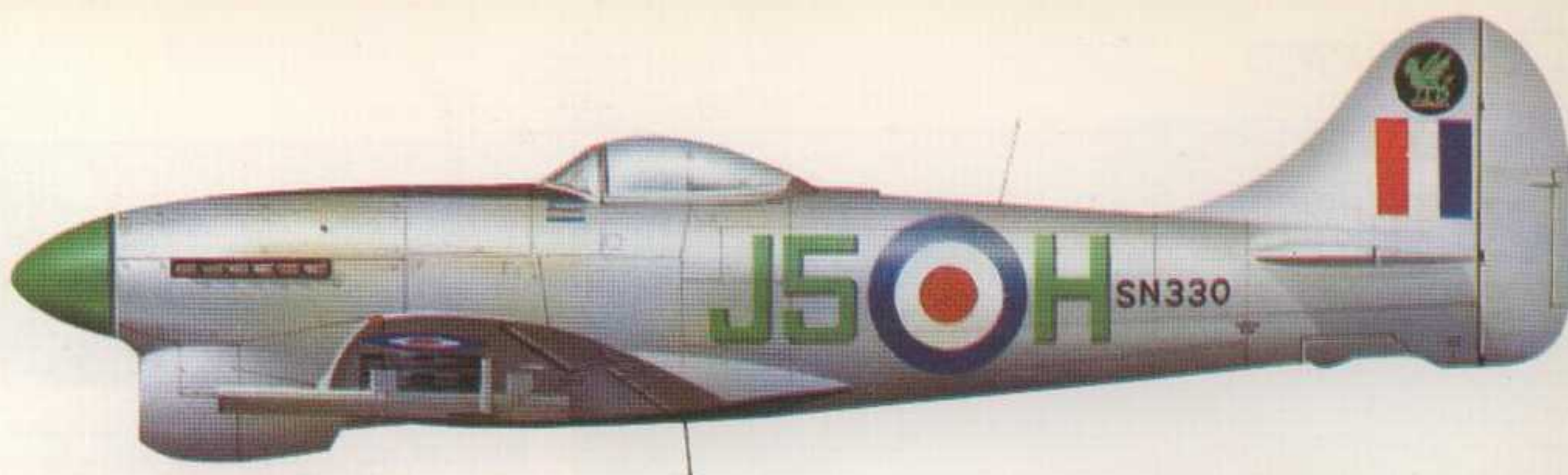
A principios de los años treinta, el Bristol Bulldog se convirtió en el caza normalizado de la RAF. Los del 3.º Squadron empleaban como medida distintiva una faja verde en el fuselaje y el plano superior. En la fotografía, la patrulla del escuadrón practica el vuelo en formación para uno de los festivales de la RAF (foto 3.º Squadron de la RAF).

meses de la Guerra no sucedió nada reseñable, pero ante la ruptura alemana en Francia en mayo de 1940 el 3.º Squadron fue destinado allí como medida de refuerzo, combatiendo a la desesperada durante 10 días y reclamando diez victorias. Al regresar a las islas fue destinado a Escocia y allí pasó la batalla de Inglaterra, volviendo al sur en la primavera de 1941 para utilizar sus Hurricane II en patrullas



3.º Squadron (sigue)

El 3.º Squadron recibió sus Tempest en 1944 y los utilizó hasta que fueron remplazados por Vampire a mediados de 1948. Este Tempest pertenecía al oficial al mando y las letras pintadas en el fuselaje eran del tradicional color verde de la unidad.



nocturnas, si bien participó también en unas pocas incursiones diurnas. A lo largo de 1942, el escuadrón se profesionalizó en el empleo de los Hurricane en misiones nocturnas, obteniendo sus mayores éxitos con motivo de sus salidas de intrusión sobre los aeródromos alemanes en Francia. Además de ellas tomó asimismo parte en algunas acciones con luz solar, como el acoso a los *Scharnhorst* y *Gneisenau* en el canal de la Mancha y en el desastre del desembarco de Dieppe.

A principios de 1943 cambiaron sus cometidos e inició la conversión al Hawker Typhoon. Con él el escuadrón llevó a cabo incursiones de caza-bombardeo sobre Francia y efectuó también algunas salidas nocturnas, pero el Typhoon no era una máquina adecuada para volar de noche. El 3.º Squadron sufrió graves bajas en sus operaciones con el Typhoon, de modo

Durante once años, el 3.º Squadron se apartó de su tradicional papel de unidad de caza y sirvió como escuadrón de interdicción en la RAF Germany, equipado con Canberra B(I).Mk 8. El avión de la fotografía aparece en Laarbruch, donde se concentraban las operaciones diurnas (foto Jon Lake).

que en menos de un año fue reequipado de nuevo, esta vez para convertirse en uno de los primeros escuadrones dotados con el Hawker Tempest. Apenas había sido declarado operacional con el Tempest Mk V que las primeras bombas V-1 comenzaron a caer sobre el sur de Inglaterra, y como el Tempest era el más veloz de los cazas aliados el escuadrón fue destinado a destruirlas. Tal tipo de misiones se cubrieron hasta setiembre de 1944, en que la unidad había conseguido grandes éxitos, hasta el punto de derribar 146 bombas el mes de julio. En setiembre el escuadrón fue trasladado a Francia, llevando a cabo escoltas de bombarderos y patrullas sobre los campos de batalla además de algunos reconocimientos armados.

Al concluir las hostilidades, el 3.º Squadron pasó a formar parte de las BAFO, estableciéndose en Alemania. Los Tempest siguieron en activo otros tres años, hasta que el 3.º Squadron se convirtió en el primero de caza a reacción de los presentes en Alemania, equipado con el de Havilland Vampire F.Mk 1. Este modelo fue utilizado para introducir los aviones a reacción en las BAFO y fue remplazado por una nueva versión al cabo de un año. El 3.º Squadron se convirtió

en una unidad más de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, utilizando modelos sucesivos (Canadair Sabre y Hawker Hunter) hasta 1957, en que fue disuelto en Geilenkirchen el 15 de junio.

Dos años más tarde la unidad fue reconstituida allí mismo y redesignada 96.º Squadron. Se trataba esta vez de una unidad de caza todotipo equipada con Gloster Javelin, pero su carrera sólo duró dos años antes de que fuese disuelta de nuevo el último día de 1960. Al día siguiente, el 59.º Squadron, basado también en Geilenkirchen, fue redenominado 3.º Squadron, convirtiéndose de este modo en una unidad de interdicción dotada con el English Electric Canberra B(I).Mk 8. Este cambio puso al escuadrón en la primera fila de las unidades de ataque de la RAF, dedicándose a practicar varios tipos de acciones ofensivas con armamento convencional y bombas nucleares. El Canberra siguió en ese papel durante otros 11 años, y cuando este modelo fue definitivamente dado de baja, el 3.º Squadron, por entonces en Laarbruch, fue disuelto y nació una unidad homónima en la base de Wildenrath. Equipada con el Hawker Siddeley Harrier, ha sido la última incorporación al ala de aviones V/STOL desplegada en Ale-



El emblema del 3.º Squadron consiste en un basilisco y un monolito; el segundo rememora el hecho de que la unidad estuviese basada durante algún tiempo en Stonehenge (foto Robbie Shaw).

mania. Durante los últimos diez años, esta unidad ha visto sus efectivos incrementados gracias a la absorción del 20.º Squadron en 1977.

El 3.º Squadron ha sido la última unidad receptora del Harrier, en enero de 1972. El avión de la fotografía está despegando desde Borken durante las maniobras «Heath Fire», en junio de 1976. Bajo su fuselaje aparecen dos contenedores de cañones de 30 mm (foto Bruce Robertson).

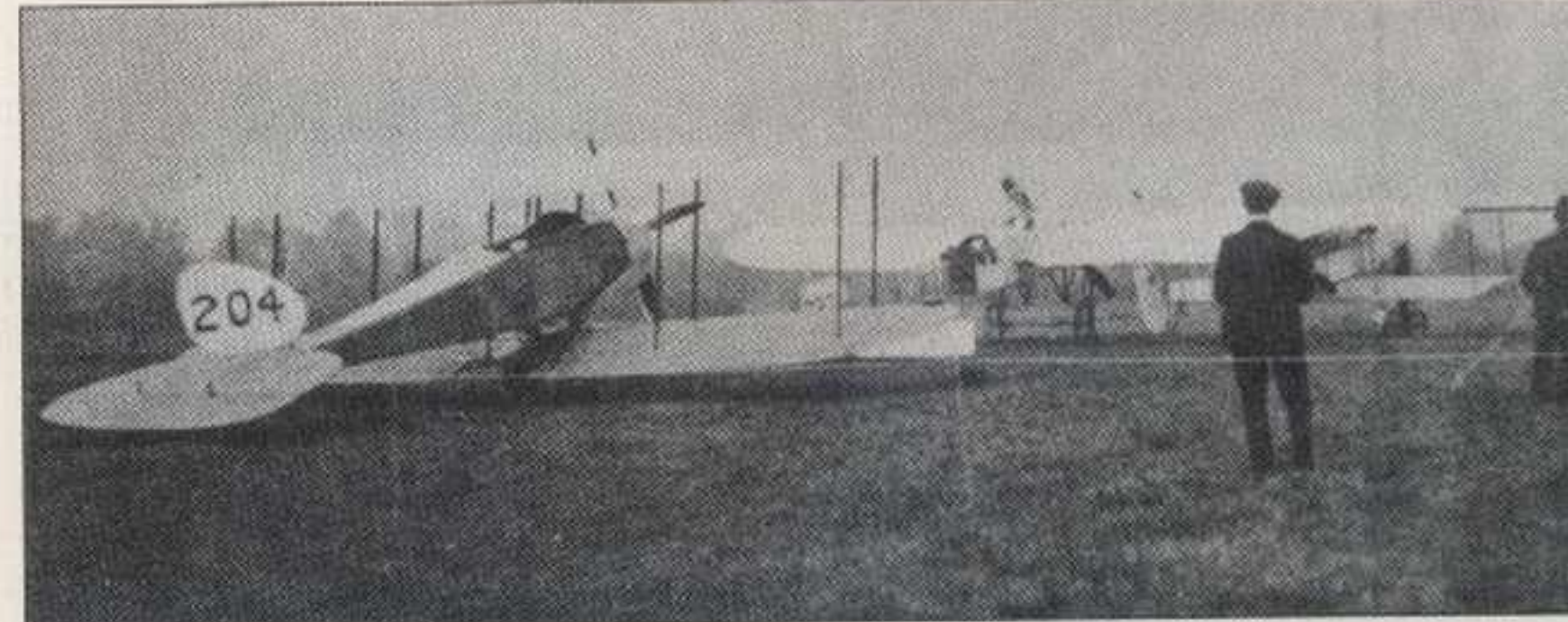


4.º Squadron

Siguiendo muy de cerca a los tres primeros escuadrones del RFC nació el

4.º Squadron. Farnborough, cuna de la aviación británica, fue también la base que vio nacer a esta nueva unidad, en agosto de 1912. Pero este escuadrón tuvo una primera infancia bastante difícil hasta el verano de 1913, pues su material de vuelo iba componiéndose a base del que le podía sobrar a otras unidades. Fue a raíz de su traslado a Netheravon que el escuadrón tomó carta de naturaleza como tal, encargándose inicialmente de desarrollar el vuelo nocturno y la fotografía aérea.

Al estallar la I Guerra Mundial el 4.º Squadron fue asignado al Ala Naval de Eastchurch y comenzó a efectuar vuelos de patrulla anti-Zeppelin sobre el estuario del Támesis durante un mes antes de unirse a las demás unidades del RFC en Francia y de tomar parte, el 19 de agosto y en compañía del 3.º Squadron, en la primera patrulla de reconocimiento de la guerra. Al igual que los demás escuadrones, utilizaba un selecto surtido de aviones en el desempeño de



Este alineamiento de aviones del 4.º Squadron antes de la I Guerra Mundial refleja la situación predominante por entonces: detrás del B.E.4 (204) aparecen un Blériot XI y un Farman Shorthorn. Cada escuadrón no disponía más allá de uno o dos aviones de cada tipo, lo que daba como resultado problemas logísticos.

sus acciones, principalmente de reconocimiento. Las primeras experiencias de la unidad en la fotografía aérea le sirvieron para labrarse una buena reputación en este campo. Lentamente fueron apareciendo otros aviones y el 4.º Squadron quedó equipado ex-

clusivamente con el RAF B.E.2c, realizando misiones de corrección artillería además de las de reconocimiento. También este escuadrón viajó mucho a lo largo y ancho del frente, no permaneciendo más de unos pocos meses en cada aeródromo hasta que sentó su

4.º Squadron (sigue)

cuartel general en Baizieux en 1916. Durante ese año realizó también sus primeras patrullas de contacto (ataque al suelo), si bien el reconocimiento siguió siendo su cometido principal durante el resto del conflicto.

Mientras que otras unidades se reequipaban con material más moderno, el 4.º Squadron hubo de seguir utilizando sus B.E.2c hasta junio de 1917, a pesar de registrar elevados índices de bajas. El avión sustituto fue el RAF R.E.8, que consintió que el escuadrón pudiese seguir desempeñando sus misiones pero con mucho menor miedo a los derribos. Un destacamento de la unidad, denominado Squadron 4A, fue asignado a las fuerzas portuguesas del Frente Occidental durante el resto de 1918. Como la mayoría de las unidades de la RAF, el 4.º Squadron regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto el 20 de setiembre de ese año.

El 4.º Squadron fue reconstituido en su mismo cometido el 30 de abril de 1920 en Farnborough, equipado ahora con el Bristol Fighter. Siete meses más tarde envió una patrulla a Irlanda del Norte para ayudar a controlar los disturbios de la zona. A principios de 1922, el escuadrón al completo embarcó en el HMS *Ark Royal* con destino a Turquía, donde durante un año formó parte de las fuerzas británicas de ocupación. De manera que no fue hasta setiembre de 1923 que el escuadrón pudo volver a dedicarse a sus tareas de cooperación con el ejército, trabajando junto a unidades de tierra en la zona de Aldershot. Dos años más tarde el escuadrón fue de nuevo requerido para una emergencia, desplazándose esta vez a Edimburgo para patrullar sobre los tendidos ferroviarios durante la huelga general de ese año. En 1929, los Bristol fueron remplazados por Armstrong Whitworth Atlas, y dos años más tarde la unidad fue reequipada con el Hawker Audax. Su misión de cooperación con el ejército supuso constantes despliegues por todo el país para tomar parte en maniobras. Durante los años veinte, el 4.º Squadron tuvo varios oficiales al mando que luego alcanzarían las más altas dignidades aeronáuticas, entre ellos C.H.B. Blount, J.C. Slessor y N.H. Bottomley.

En los años treinta, el escuadrón perfeccionó sus cualidades en el apoyo al ejército, los Audax dejaron paso a otra variante del Hart, el Hector, y éste fue a su vez sustituido por el Westland Lysander nueve meses



El Hawker Audax era un desarrollo del bombardero diurno Hart destinado específicamente a tareas de cooperación con el ejército. Los primeros ejemplares fueron para el 4.º Squadron, basado en Farnborough, en diciembre de 1931.

antes de que comenzara la II Guerra Mundial. Cuando ello sucedió, el 4.º Squadron se trasladó a Francia como parte del Componente Aéreo de las BEF, llevando a cabo algunos vuelos de reconocimiento fronterizo hasta mayo de 1940, en que ante el avance alemán sostuvo una semana de operaciones, sufriendo fuertes pérdidas y retirándose a Gran Bretaña con los pocos aviones y tripulaciones supervivientes.

La nueva e inmediata tarea del escuadrón fue la patrulla constante de las costas de Kent a la búsqueda de cualquier indicio de fuerzas de invasión o de desembarco de comandos, y en ello permaneció hasta el otoño.

Tuvo que llegar 1942 para que el 4.º Squadron volviese a la acción. Durante ese año sufrió los periodos de transformación al Curtiss Tomahawk y más tarde al North American Mustang, y mientras tanto se embarcó en una serie de patrullas costeras y salidas de reconocimiento táctico a lo largo de las costas francesas. Los Mustang resultaron muy adecuados para esos cometidos y el escuadrón se dedicó cada vez más a las «Rhubarb», salidas a baja cota sobre Francia en busca de objetivos de fortuna, como vehículos de ruedas y trenes. Este tipo de operaciones prosiguieron durante 1943, pero al comenzar 1944 el 4.º Squadron fue destinado a misiones de recofoto con el Supermarine Spitfire y el de Havilland Mosquito. Ello se producía pensando ya en la invasión de Francia, pues la 2.ª Fuerza Aérea Táctica (FAT) debía disponer de sus propios escuadrones de recofoto, entre ellos el 4.º. Las ocupaciones de esta unidad se complicaron algo por la

necesidad de localizar todos los emplazamientos de las V-1 en el norte de Francia además de seguir cumpliendo con sus tareas habituales. El Día D supuso sólo un ligero incremento de la actividad de esta unidad, que comenzó a operar desde bases en la misma Francia a partir del mes de agosto. En octubre recibió algunos Hawker Typhoon para misiones de recofoto a baja cota, y este modelo sirvió en sus filas hasta febrero de 1945. Este tipo de misión fue la tónica hasta el fin de la guerra, en que el escuadrón se convirtió en la patrulla de alta cota del 2.º Squadron, basado en Celle, en agosto de 1945.

Ese mismo mes, el 605.º Squadron, con base también en Celle, fue redesignado 4.º Squadron y comenzó a actuar como unidad de bombardeo ligero equipada con el Mosquito FB.Mk 6. Con ese avión, el escuadrón formó parte de las BAFO durante los cinco años siguientes, dedicándose a tareas de interdicción. Éstas fueron asumidas por el de Havilland Vampire en 1950, lo que llevó a alterar el cometido del escuadrón y dedicarlo al ataque al suelo. El 4.º Squadron ha formado parte desde entonces de la RAF Ger-

many, volando en Canadair Sabre y Hawker Hunter en misiones de caza, y retomando su papel desempeñado durante la guerra en 1961 con aviones Hunter FR.Mk 10, encuadrado junto con el 2.º Squadron en el ala de reconocimiento táctico basada en Gütersloh.

En 1969 el 4.º Squadron fue reconstituido en West Raynham y trasladado posteriormente a Wittering para convertirse en la segunda unidad equipada con el Hawker Siddeley Harrier; recibió sus aviones en Wildenrath en junio de 1970 e introdujo el nuevo concepto táctico en las filas de la 2.ª FAT. Desde entonces, el escuadrón ha ido a la cabeza del desarrollo pleno de las tácticas V/STOL en el teatro de operaciones alemán y hoy en día sigue formando parte del ala de despegue vertical de la RAF desplegada en el país centroeuropeo.

El 4.º Squadron volvió a su tradicional empleo de reconocimiento en 1961, en que fue reformado en Gütersloh con el Hunter FR.Mk 10. Este modelo tenía la proa modificada para albergar cámaras oblicuas y frontales.



Derecha: elevándose desde un claro en un bosque alemán, un Harrier GR.Mk 3 del 4.º Squadron. Al igual que otras unidades desplegadas en Alemania con el Harrier, el 4.º Squadron ha conservado su capacidad de reconocimiento (foto British Aerospace).



El emblema del 4.º Squadron representa la radio (el rayo) y el día y la noche (el rojo y el negro); las fajas laterales insisten sobre los mismos temas (foto Robbie Shaw).





5.º Squadron

El 26 de julio de 1913 el RFC añadía una nueva unidad a su organigrama al constituir en South Farnborough el 5.º Squadron. La nueva organización pasó a participar directamente en las maniobras de 1913 y a entrenarse en diversos tipos de aviones. Cuando estalló la I Guerra Mundial, el escuadrón estaba dispuesto para la acción y se trasladó a Francia en agosto de 1914.

El 5.º Squadron tuvo la dudosa distinción de sufrir las primeras bajas del RFC, cuando uno de sus aviones fue abatido sobre Namur el 21 de agosto. El reconocimiento fue el cometido primordial del 5.º Squadron durante toda la guerra, si bien su realización se vio dificultada por la diversidad de aviones que hubo de utilizar. Eventualmente recibió variantes del RAF B.E. y con ellas llevó a cabo salidas regulares de reglaje del tiro artillero e incluso se embarcó en algunos vuelos nocturnos durante 1916, una actividad peligrosa y nada habitual por entonces. El 5.º Squadron siguió con los B.E. durante otro año, hasta ser reequipado con aviones RAF R.E.8 en mayo de 1917. Con ellos el escuadrón se concentró en actuaciones de cooperación con el ejército y fue asignado a las fuerzas canadienses, hecho éste que queda reflejado en la hoja de arce presente en su emblema. Sus operaciones prosiguieron hasta el armisticio, tras el cual el escuadrón formó parte de las fuerzas de ocupación hasta setiembre de 1919. De regreso a Oxfordshire, fue disuelto el 20 de enero de 1920.

El siguiente período de existencia de la unidad se inició a raíz de la reu-

Otro de los inusuales aviones utilizados por el RFC fue el S.E.2; el ejemplar de la fotografía servía en Francia con el 5.º Squadron a finales de 1914. Había sido concebido como máquina de reconocimiento pero se convirtió en un scout, con un simple revólver por todo armamento (foto Bruce Robertson).

meración del 48.º Squadron el 1 de febrero de 1920. Esta unidad se hallaba en Quetta con el Bristol Fighter, y recibió el cometido de efectuar patrullas regulares sobre la frontera noroccidental de la India. Además de estas patrullas, el nuevo 5.º Squadron cooperó con el Ejército en el control de las facciones disidentes del país. En ocasiones, esta labor de policía degeneraba en una guerra abierta, con bajas por ambos bandos; este tipo de situaciones no eran nada favorables a los biplanos monomotores, que tenían que volar entre las montañas de la frontera. El 5.º Squadron permaneció en esa región durante todo el período de entreguerras, llegando a la II Guerra Mundial equipado con el Westland Wapiti.

En 1940 el escuadrón dejó sus cometidos anteriores para convertirse en una unidad de bombardeo equipada con el Hawker Hart, pero en febrero de 1941 recibió el modelo de cooperación con el ejército Hawker Audax que, modificado como monoplaza, hubo de ser utilizado en labores de defensa de caza de Calcuta. Tal esfuerzo prosiguió hasta mayo de 1942, cuando el 5.º Squadron (en Calcuta) fue redesignado 146.º Squadron, y el 146.º Squadron de Dinjam se convirtió en el 5.º Squadron. Por entonces había recibido unos pocos Curtiss Mohawk, sus primeros aviones realmente de caza, y con ellos pasó a ser operacional en junio y comenzó a realizar salidas de caza, escoltas de bombarderos y misiones de ataque al suelo. Hacia setiembre habían desaparecido ya los últimos Audax y el escuadrón operaba formando parte de las fuerzas aéreas del frente de Birmania. Al poco tiempo inició sus acciones «Rhubarb» contra numerosos objetivos fluviales en el Imphal y Chindwin, lo que supuso una engorrosa complicación de sus habituales tareas de escolta de bombarderos. Hacia el verano de 1943, el escuadrón se había convertido al Hawker Hurricane, incluidos algunos ejemplares del tipo Mk IID con cañones de



40 mm bajo las alas para ataques contracarro, si bien la mayoría de los objetivos terrestres que encontró la unidad fueron camiones e, incluso, carros de buyes. El Hurricane fue un importante paso adelante respecto del Mohawk, permitiendo al escuadrón perfeccionar la realización de misiones de escolta de bombarderos y de ataque al suelo. En junio de 1944, el 5.º Squadron se trasladó a Ceilán para un período de reorganización y al cabo de tres meses inició la conversión al Republic Thunderbolt. Volvió al combate en diciembre y se mantuvo en plena actividad durante los últimos ataques sobre Rangún.

Al concluir la II Guerra Mundial, el escuadrón retornó a la India y fue reequipado con el Hawker Tempest F.Mk 2. El 1 de agosto de 1947 el escuadrón fue disuelto ante la necesidad de evacuación de todas las unidades de la RAF tras la independencia de la India.

Ahora el escuadrón pasó por un breve período en un cometido no ope-

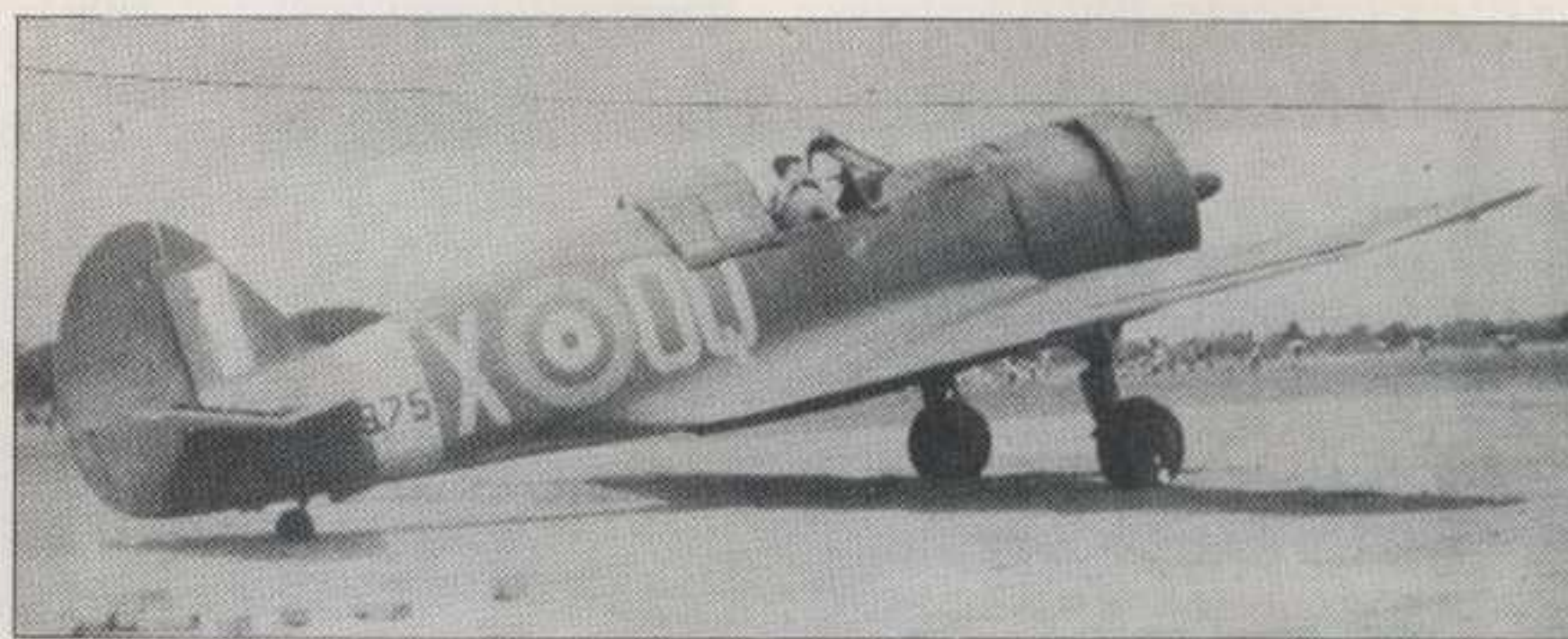
El 5.º Squadron utilizó el Bristol Fighter durante casi un decenio. Lo empleó como avión polivalente para patrullar la frontera noroccidental de la India; los primeros ejemplares, como el de la fotografía, iban todavía pintados en el verde caqui propio de la I Guerra Mundial (foto Bruce Robertson).

racional: el 595.º Squadron fue redesignado 5.º Squadron el 11 de febrero de 1949. Continuó desempeñando su prosaica misión de remolque de blancos y de cooperación antiaérea, volando en cinco tipos distintos de aviones en el cumplimiento de esos cometidos

El contrato francés por el Curtiss Mohawk fue aceptado por los británicos tras la caída de Francia. Sirvió operacionalmente en Extremo Oriente y el 5.º Squadron fue una de las dos unidades que lo empleó. Como caza resultó muy limitado (foto John D.R. Rawlings).



Arriba: el 5.º Squadron perpetuó sus patrullas sobre la frontera noroccidental de la India con el Westland Wapiti. El avión de la fotografía fue captado a finales de los años treinta y muestra el emblema del escuadrón en la deriva y la banda de identificación en torno al fuselaje. Parece que va desarmado (foto Bruce Robertson).



Abajo: el Gloster Javelin FAW Mk 9 fue el último modelo empleado por el 5.º Squadron mientras estuvo basado en Alemania. La faja roja identificaba a la unidad.





La variante F.Mk 6 fue la última del Lightning puesta en servicio operacional y pasó a equipar al 5.º Squadron a partir de 1965. Los aviones de la fotografía, tomada al poco tiempo de la conversión de la unidad, llevan misiles Firestreak (foto Bruce Robertson).

hasta que fue de nuevo disuelto el 25 de setiembre de 1951.

Seis meses más tarde se constituyó un nuevo 5.º Squadron integrado en las fuerzas de la RAF desplegadas en Alemania. Su base fue Wunstorf, donde el 5.º Squadron entró a formar

parte del ala equipada con el de Havilland Vampire. Tras nueve meses de conversión, el de Havilland Vampire fue sustituido por el DH Venom y el escuadrón fue destinado a una sucesión de maniobras que se convirtieron en la actividad habitual de la RAF Germany (RAFG) durante los años cincuenta. Los Venom fueron principalmente utilizados como máquinas de ataque al suelo, si bien demostraron también buenas prestaciones en combate a alta cota, y fueron empleados por el 5.º Squadron hasta el 12 de octubre de 1957, en que el escuadrón fue disuelto de nuevo.



Alemania fue el escenario de la nueva existencia del 5.º Squadron, que renació mediante la redesignación del 68.º Squadron de Laarbruch. Se convirtió de este modo en una unidad de defensa aérea en todo tiempo y pasó a utilizar los Gloster Meteor NF.Mk 11 del 68.º Squadron. Estos fueron reemplazados por Gloster Javelin en 1960, consintiendo que el escuadrón jugase un importante papel en la defensa de las bases británicas en la RFA. Ello fue así durante otros cinco años, pero en octubre de 1965 el 5.º Squadron fue disuelto en Alemania y ese mismo día reconstitui-

do en la base británica de Binbrook, equipado con el EECo (BAC) Lightning F.Mk 6. Este caza ha formado el material de vuelo del 5.º Squadron desde entonces, y en la actualidad esta unidad, todavía en la base de Binbrook, sigue utilizando el Lightning en el marco de las fuerzas que defienden el espacio aéreo de Gran Bretaña.



6.º Squadron

El Royal Flying Corps formó su sexto escuadrón en South Farnborough el 31 de enero de 1914. La nueva unidad heredó parte de la plana, el arsenal de vuelo y la Patrulla de Cometas del 1.º

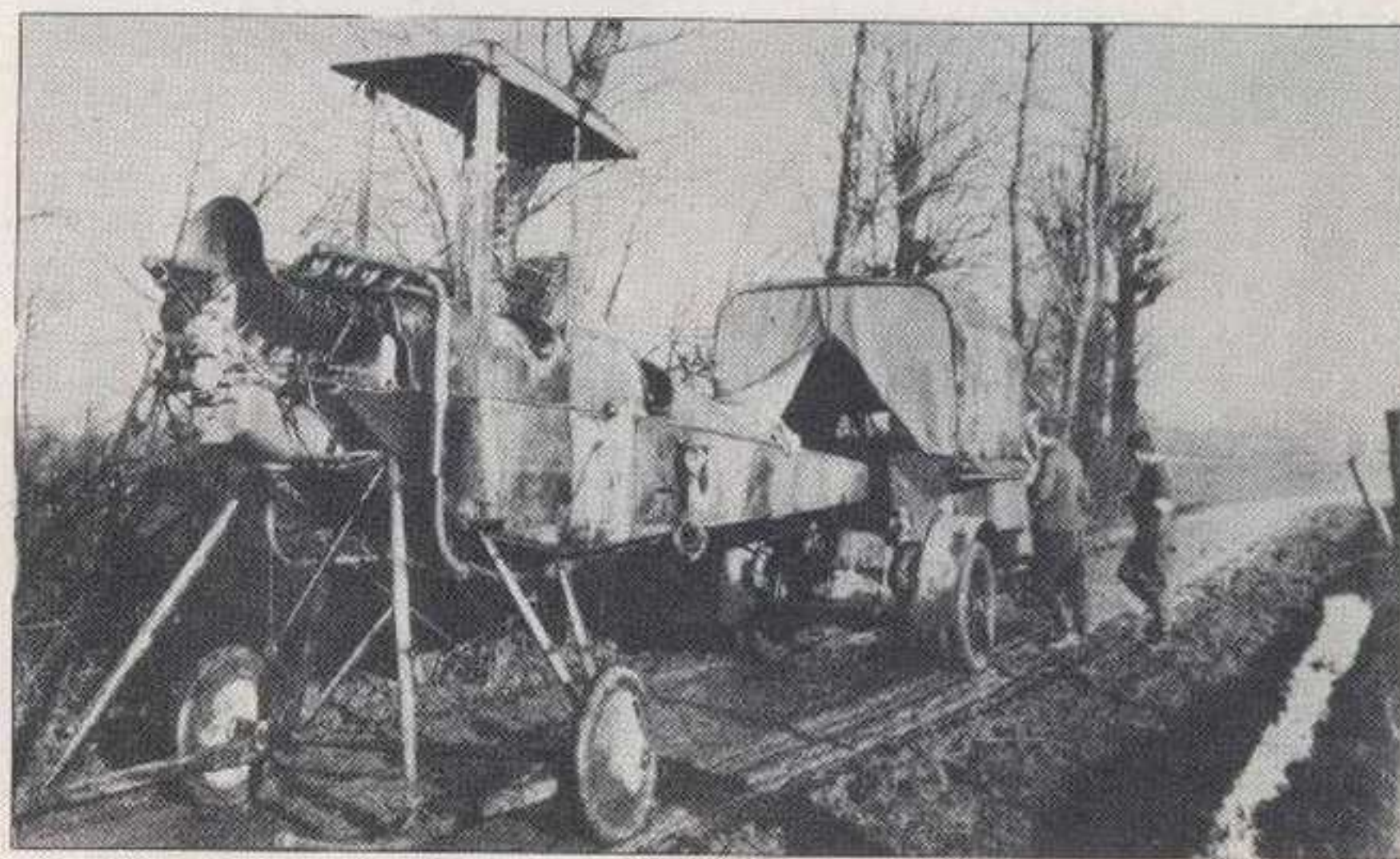
El 6.º Squadron estuvo basado en Alemania en 1919 y operó en Iraq, Egipto y Palestina hasta la II Guerra Mundial. Durante doce años utilizó el Bristol Fighter, del que en la fotografía aparecen dos ejemplares en Ismailia equipados con soportes para el lanzamiento de suministros (foto Bruce Robertson).



Traslado de aviones al estilo de 1914: un B.E.2 del 6.º Squadron es remolcado de una base a otra a principios de la guerra, seguido probablemente por los camiones que llevaban las alas y la hélice. Puede verse que el barro era uno de los peores enemigos (foto Bruce Robertson).

Squadron, siendo de dos aviones sus efectivos totales de vuelo además de las cometas. Inicialmente dispuso también de la Patrulla de Radio y Fotografía, disuelta al poco tiempo. Cuando ocho meses más tarde estalló la I Guerra Mundial, el escuadrón quedó prácticamente en cuadro al tener que ayudar a completar el material de vuelo y la dotación humana del 2.º Squadron. El suministro de refuerzos entrenados a los escuadrones presentes en Francia fue el cometido inicial de esta unidad.

Por fin, en octubre de 1914 el 6.º Squadron se trasladó a Francia, y los primeros destacamentos que cruzaron el Canal estuvieron a las órdenes del capitán H.C.T. Dowding (quien más tarde se haría famoso como el lord Dowding de la batalla de Inglaterra). Las operaciones comenzaron inmediatamente (el 8 de octubre) con patrullas de reconocimiento. A principios de noviembre de 1914 eligió Bailleul como base permanente, juntamente con el 1.º Squadron, trasladándose en abril de 1916 a Abeele, desde donde operaría durante los 30 meses siguientes. En noviembre de 1914 el



escuadrón se había iniciado en las patrullas de observación artillera con la 5.ª División, y ello fue su principal cometido durante el resto de las hostilidades. Como fue habitual durante ese conflicto, esta unidad utilizó gran número de modelos de aviones hasta la primavera de 1915, en que el B.E.2c se convirtió en el medio normalizado de reconocimiento, apoyado por aparatos de caza. Fue uno de esos Bristol Scout con el que el capitán L.G. Hawker sostuvo el combate del 25 de julio de 1915, por el que obtuvo la Cruz Victoria. Por entonces, la actuación del 6.º Squadron se estaba caracterizando por su elevado número de bajas, pero en setiembre la llegada

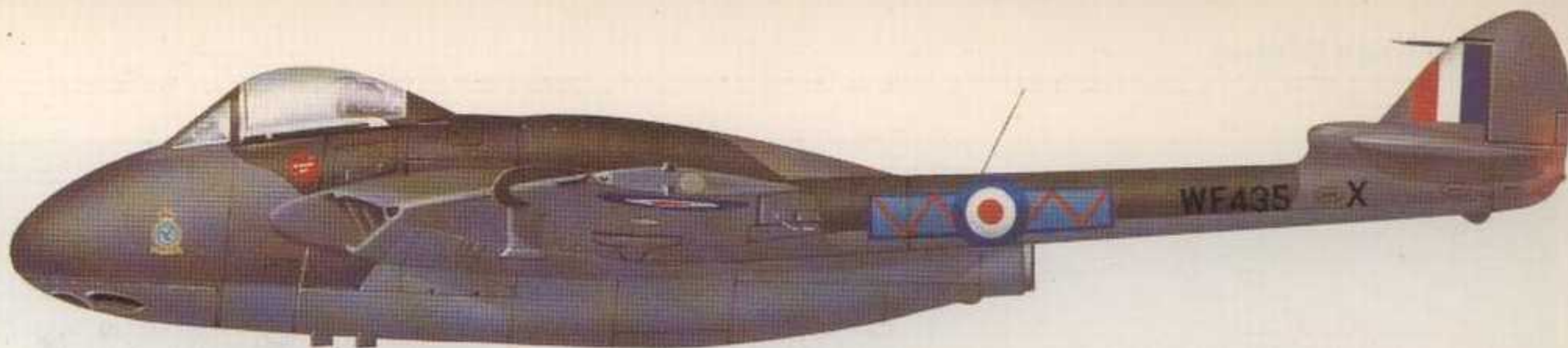
de los monoplanos Fokker empeoró todavía más la situación. Fue este escuadrón el que realizó el primer intento, que resultaría fallido, de depositar un agente tras las líneas enemigas, pero tanto el agente como el piloto re-

El Fairey Gordon comenzó a reemplazar al Bristol en Ismailia en 1931; en la fotografía aparece un ejemplar de cada tipo. En las derivas se ven los emblemas de la unidad y en la del Gordon los colores del Royal Artillery, que conmemoran la participación del escuadrón en la I Guerra Mundial como unidad de cooperación artillera (foto John D.R. Rawlings).



6.º Squadron (sigue)

El de Havilland Venom FB.Mk 1 comenzó a ser entregado al 6.º Squadron a principios de 1954. En el morro aparece el emblema de la unidad. Este avión, el WE435, se mantuvo en activo hasta el 21 de agosto de 1954, en que resultó destruido.



sultaron capturados. A finales de año el escuadrón se dedicaba al bombardeo además de a otros cometidos, incluidas algunas tentativas de bombardeo nocturno. Este tipo de ocupaciones, junto a sus cometidos habituales de reconocimiento y corrección artillera, fue la tónica operacional del 6.º Squadron durante el resto de la guerra. En abril de 1917, los aviones B.E.2 fueron remplazados por los R.E.8.

Al concluir las hostilidades, el 6.º Squadron pasó uno o dos meses en Alemania antes de que sus aviones fuesen enviados a la zona del golfo Pérsico. Al cabo de tres meses se estableció en Basora (Iraq), convirtiéndose en una de las primeras unidades allí desplegadas para tareas de policía. Estas se efectuaron (principalmente con Bristol Fighter) durante once años. Ello supuso operaciones casi continuas, pues los kurdos del norte tenían la costumbre de saquear pueblos meridionales. Ese fue el cometido del 6.º Squadron durante los años veinte. Más tarde, en 1929, se trasladó a Egipto dejando un destacamento en Palestina. Se convirtió ahora en un escuadrón de bombardeo equipado con el Fairey Gordon, y con él inició las patrullas de policía en Palestina. En 1933 el escuadrón efectuó un vuelo de práctica de navegación a Rodesia. Los Hawker Hart continuaron en la brecha de 1935 en adelante, con una patrulla de cazas Hawker Demon como medio de protección, y fueron éstos los que actuaron en la crisis árabe-judía de 1936. El escuadrón realizó vuelos de patrulla, de lanzamiento de panfletos y de recofoto y, como esa crisis derivó más de una vez en enfrentamientos abiertos, perdió varios aviones a manos de los fusiles árabes, que gozaban de una puntería envidiable. Tan dura fue la lucha en 1936-37 que el 6.º Squadron consiguió más medallas al valor que ninguna otra unidad durante los años treinta.

Al estallar la II Guerra Mundial, el escuadrón volvió a sus misiones de cooperación con el ejército, recibien-

do los Westland Lysander. El foco de la actividad de la unidad se desplazó inevitablemente de Palestina al Desierto Occidental. Durante los combates de 1940, los aviones del escuadrón efectuaron reconocimientos tácticos sobre las cambiantes líneas del frente. A principios de 1941 recibió algunos Hawker Hurricane y con ellos siguió en la misma labor. En mayo el escuadrón se vio envuelto en los duros combates que tuvieron como marco Tobruk, y sus Hurricane fueron los últimos aviones en el interior del recinto, a veces con los sistemas hidráulicos estropeados o sin ruedas de cola.

Retirado de esa campaña, el escuadrón se reformó en Palestina y fue enviado como fuerza defensiva a Wadi Halfa y Kufra, donde la actividad fue escasa. En 1942, el siguiente paso adelante para el 6.º Squadron fue la recepción de los Hawker Hurricane Mk IID. Éstos, los primeros desplegados operacionalmente por la RAF, llevaban un cañón de 400 mm bajo cada ala y habían sido concebidos como cazacarros. El escuadrón demostró cuán eficaz podía resultar el Hurricane Mk IID y a partir de junio de 1942 se empuñó contra los carros de Rommel. Un día señalado fue el 26 de octubre, en el que destruyó 16 carros. Más tarde se trasladó a Tunicia para actuar contra la línea Mareth y volvió a conseguir grandes éxitos, destruyendo 32 carros de combate en tres horas el 22 de marzo de 1943. Este cometido contracarro se refleja en el emblema de la unidad, un «Abrelatas Volante». Las pérdidas fueron también muy elevadas, pero la mayoría de los pilotos salían indemnes y podían regresar a sus bases; el escuadrón siguió combatiendo en el norte de África hasta la conclusión de esa campaña. Entonces fue retirado a la Zona del Canal de Suez y comenzó a ejercitarse en el empleo de los Hurricane Mk IV armados con cohetes.

En el Adriático

El 6.º Squadron recibió sus Hurricane Mk IV en Italia en 1944 y fue destinado al frente del Adriático. Allí sus cometidos eran ataques con cohetes contra instalaciones de mando, emplazamientos de radar y la navegación enemiga (especialmente esta última). El escuadrón participó cada vez más en la campaña de Yugoslavia, enviando a veces destacamentos a las islas situadas al largo de las costas de

ese país y trasladándose finalmente toda la unidad a tierras yugoslavas, en las que permaneció hasta el fin de la guerra en Europa. A mediados del verano, el 6.º Squadron había regresado a Palestina y allí permaneció, viéndose envuelto en la creciente violencia resultante de los intentos judíos de apropiarse del país. En setiembre de 1946 se trasladó a Chipre y allí el 6.º Squadron tuvo la distinción de ser la última unidad equipada regularmente con el Hurricane. Este modelo fue finalmente dado de baja en 1947, sustituido por el Hawker Tempest.

Más tarde, ese mismo año, el escuadrón se unió a otras unidades de caza en la Zona del Canal de Suez y durante los diez años siguientes formó parte activa de la Fuerza Aérea de Oriente Medio, operando desde Egipto, Iraq, el Golfo y Sudán. Los Tempest fueron sucesivamente remplazados por los de Havilland Vampire y de Havilland Venom, y el escuadrón volvió a desplazarse a Chipre, desde donde tomó parte en la operación franco-británica contra Egipto atacando aeródromos, unidades de tierra y radares. El Venom se mantuvo con el 6.º Squadron hasta junio de 1957, en que la unidad se convirtió en un escuadrón de bombardeo.

El 6.º Squadron estaba ahora equipado con el English Electric Canberra, con el que habían comenzado a entrenarse las tripulaciones antes de que fuesen dados de baja los Venom. La unidad se convirtió de este modo en el escuadrón de bombardeo de Oriente Medio; basado en una tierra y en un momento de gran agitación guerrillera y terrorista, el mes de noviembre uno de sus Canberras fue destruido por una bomba puesta por el EOKA. En 1958, el 6.º Squadron dejó Chipre y pasó por varias bases, primero en Gran Bretaña, después en la República Federal de Alemania y en Nairobi antes de volver a operar regularmente desde la base chipriota de Akrotiri. Al año siguiente recibió el Canberra B.Mk 6, más potente, y en 1960 el escuadrón se inició en misiones de ataque a baja cota que incluían bombar-

deos según el sistema LABS. Más adecuado para ese tipo de cometidos y equipado con contenedores subalares para cohetes o bombas resultó el Canberra B.Mk 16, que comenzó a ser entregado a la unidad en enero de 1962. Desde entonces hasta enero de 1969 el escuadrón se mantuvo en estado operacional como parte del Ala de Interdicción de Akrotiri. Fue disuelto el 13 de enero de 1969, tras haberse convertido en el escuadrón de la RAF que había permanecido durante más años en estado operacional de forma ininterrumpida.

Para el 6.º Squadron no iba a permanecer en el limbo durante mucho tiempo, pues el 7 de mayo de 1969 se constituyó en Coningsby un nuevo 6.º Squadron, que fue además el primero de la RAF equipado con el nuevo McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2. La conversión a este poderoso avión de ataque se cumplió rápidamente, y el escuadrón recibió como cometido principal la ejecución de ataques al suelo a baja cota. Juntamente con los Squadrons n.ºs 41 y 54, constituyó el Ala Phantom británica, que se mantenía preparada constantemente para acudir de forma inmediata a cualquier punto en que se la necesitase. Se mantuvo en activo durante cinco años y el 1 de octubre de 1974 fue disuelto de nuevo. Pero por entonces estaba en formación en Lossiemouth un nuevo 6.º Squadron, que se trasladó con armas y bagajes a Coltishall ese noviembre. El escuadrón fue de nuevo desplegado en misiones de ataque al suelo, esta vez con el SEPECAT Jaguar, y desde entonces ha permanecido en el seno del ala de ataque de la OTAN, listo para acudir a cualquier punto del área de la Alianza Atlántica.



El emblema extraoficial del 6.º Squadron es el «Abrelatas Volante», situado en las tomas de aire de los motores de sus Jaguar.

El 6.º Squadron regresó a Gran Bretaña por primera vez en 55 años para ser reconstituido en Coningsby el 7 de mayo de 1969. Se convirtió en el primer escuadrón de la RAF equipado con el Phantom FGR.Mk 2, utilizado como máquina de ataque al suelo (foto MoD).



En 1974, el SEPECAT Jaguar remplazó a los Phantom del 6.º Squadron. Esta inusual formación de ocho aviones muestra los depósitos subalares. La *gunner's stripe* cubre el carenado de ECM en la deriva (foto MoD).



La guerra fría

El muro de Berlín

A principios de los años sesenta, las superpotencias llevaron al mundo desde un decenio de guerra fría hasta el borde mismo de una nueva confrontación a nivel global. Esa escalada de la tensión se apoyó en una serie de incidentes que en Estados Unidos coincidieron con la llegada de John F. Kennedy a la Casa Blanca.

Desde el fin de la II Guerra Mundial, la recogida de información más allá del Telón de Acero no fue tarea fácil, sólo allanada por las esporádicas deserciones de científicos. Al hacer explotar su primera arma nuclear el 29 de agosto de 1949 y la primera de hidrógeno el 12 de agosto de 1953, los soviéticos demostraron ser capaces de cerrar el bache armamentístico entre el Este y el Oeste. Estados Unidos necesitaba ahora saber hasta qué punto los soviéticos disponían de los medios de lanzar esas armas. El 21 de julio de 1955, cuando pasaron a ser operacionales los primeros Boeing B-52 de la USAF, el presidente Eisenhower propuso una política de «cielos abiertos»: ceñida a la difusión de las armas nucleares, esa política sugería el libre control

por medio de aviones de reconocimiento. La Unión Soviética rechazó la propuesta y el 6 de agosto el primer U-2 voló desde Groom Lake (Nevada). Ese avión había sido construido para volar a alturas superiores a los 21 300 m, inalcanzables para cualquier medio de defensa aérea existente en 1954.

En el lapso de un año, el primer grupo de pilotos había completado su preparación y los primeros aviones se trasladaron a Europa en abril de 1956. El Squadron Provisional de Reconocimiento Meteorológico Uno (SPRM 1) se estacionó en Lakenheath y más tarde se mudó a Wiesbaden. El primer sobrevuelo de la URSS por un U-2 fue protagonizado por el U-2A n.º 566680 el 4 de julio. Desde entonces, este modelo se dedicó a seguir el desarro-

llo de aviones y misiles y, lo que era más difícil desde semejantes alturas, el programa nuclear soviético. La unidad dependía directamente de la CIA y sus aviones volaban sin emblema alguno; en teoría, los pilotos eran empleados de Lockheed. Una segunda unidad U-2 de la CIA, el SPRM 2, se formó en Incirlik (Turquía) en agosto de 1956, comenzando a operar en 1958. Una tercera unidad, el SPRM 3, operó desde Atsugi (Japón) a partir de 1957.

La contribución de la USAF a la defensa aérea de la Europa Occidental era en 1961 un ala de aviones Convair F-102 basada en la RFA y un único escuadrón destacado a los Países Bajos. En la fotografía, tomada en Ramstein, aparece un aparato de la 86.ª Ala de Caza de Intercepción (foto US Air Force).



Caza Mikoyan-Gurevich MiG-15 de la Fuerza de Defensa Aérea soviética basado en la República Democrática de Alemania. En los años cincuenta, los MiG-15 se dedicaron a controlar y hostigar los aviones civiles y militares occidentales que operaban en el corredor de Berlín, a veces con consecuencias desastrosas.



Las limpias líneas del Lockheed U-2, aparato construido manualmente, quedan de manifiesto en este U-2C utilizado por la CIA. Esta agencia utilizó el U-2 desde bases en Gran Bretaña, la RFA, Turquía, Pakistán y Japón en vuelos sobre la URSS. Las características de manejo varían considerablemente; Gary Powers fue derribado en el avión numerado 566693.

La CIA recogió una información inapreciable sobre el volumen y capacidad del material soviético, y fue capaz de echar por tierra el mito de la «amenaza de los bombarderos», si bien algo tarde. Estados Unidos había expandido su fuerza de bombarderos en la creencia de que la URSS hacía lo propio con la suya. Pero hacia 1957 la diferencia cuantitativa que preocupaba era la de los misiles. Los norteamericanos habían lanzado su primer misil balístico intercontinental, un Atlas, el 11 de junio de 1957. Pero falló. Dos meses después, el 26 de agosto, la URSS lanzó con éxito su primer SS-6. El 4 de octubre, un SS-6 fue utilizado para enviar al espacio el primer satélite fabricado por el hombre, el Sputnik.

La tensión creció y todo comenzó a apuntar el inminente inicio de conversaciones cuando en 1959 empezó a saberse que EE UU desplegaba sus misiles a menor ritmo que la URSS. Las predicciones relativas a la producción de misiles intercontinentales norteamericanos y soviéticos eran de 30 y 100 para 1960, 70 y 500 para 1961, 130 y 1 000 para 1962 y 130 y 1 500 para 1963. Estados Unidos no disponía de medios para corregir esas previsiones desfavorables, de manera que se acordó el inicio de negociaciones en París para el mes de mayo de 1960.

Mientras tanto, el programa de vuelos del U-2 continuó con la preparación de una nueva serie para abril de 1960, que se autorizó pese a la inminencia de las negociaciones y a la creciente vulnerabilidad del avión frente a las cada vez más capaces y atentas defensas soviéticas. Por entonces habían tenido lugar 30 sobrevuelos de la URSS y más de 100 por encima de las fronteras. En junio de 1957 se había formado la primera unidad de U-2 de la USAF, el 4028.º Squadron de Reconocimiento Estratégico.

La USAF no era una primeriza en lo tocante a reconocimiento estratégico. En 1949 había realizado varios sobrevuelos para controlar las pruebas nucleares soviéticas, probablemente por medio de un B-36 modificado. Los modelos utilizados más adelante comprendieron North American RB-45, Lockheed RC-130 y Boeing RB-47. De hecho, un Lockheed RC-130 basado en Turquía fue derribado sobre Yerevan, en la Armenia soviética, el 2 de setiembre de 1958 y un RB-47K de la 55.ª ARE fue abatido sobre el mar de Barents el 1 de julio de 1960.

El 9 de abril, uno de esos vuelos había identificado importantes desarrollos de misiles, probablemente en conexión con el tipo SS-7. Ello hacía necesario un reconocimiento más profundo y el 27 de abril un destacamento del SPRM 2 fue enviado de Incirlik a Peshawar, en Pakistán. Desde allí debía despegar un avión que aterrizaría en Bodo (Noruega) tras haber sobrevolado el Afganistán oriental, Stalinabad, el centro experimental de Tyuratam, Aralsk, Chelyabinsk, Sverdlovsk, Kirov, Archangel y Murmansk.

Pero el avión previsto para ese vuelo no estaba disponible y, lo que era peor, el aparato elegido para sustituirle, un U-2C (n.º 566693) con motor Pratt & Whitney J75, había presentado ya más de un problema. Los U-2 se construían a mano, de manera que a las dificultades de pilotaje propias de este modelo había que sumar las peculiaridades individuales de cada avión. Resulta sorprendente que se eligiese un vehículo de prestaciones dudosas para una misión tan crítica y tan cercana en el tiempo al inicio de las conversaciones bilaterales; de hecho, ese avión se había estrellado mientras aterrizaba en la base japonesa de Atsugi el 24 de setiembre de 1959.

Gary Powers despegó a las 06,26 horas del 1 de mayo para el que iba a ser su último vuelo en el U-2. El avión y el piloto sufrieron una sucesión de problemas, incluida la pérdida del piloto automático, y finalmente el avión se estrelló a las 10,15 horas, al sur de Sverdlovsk. A pesar del testimonio de Powers, EE UU re-

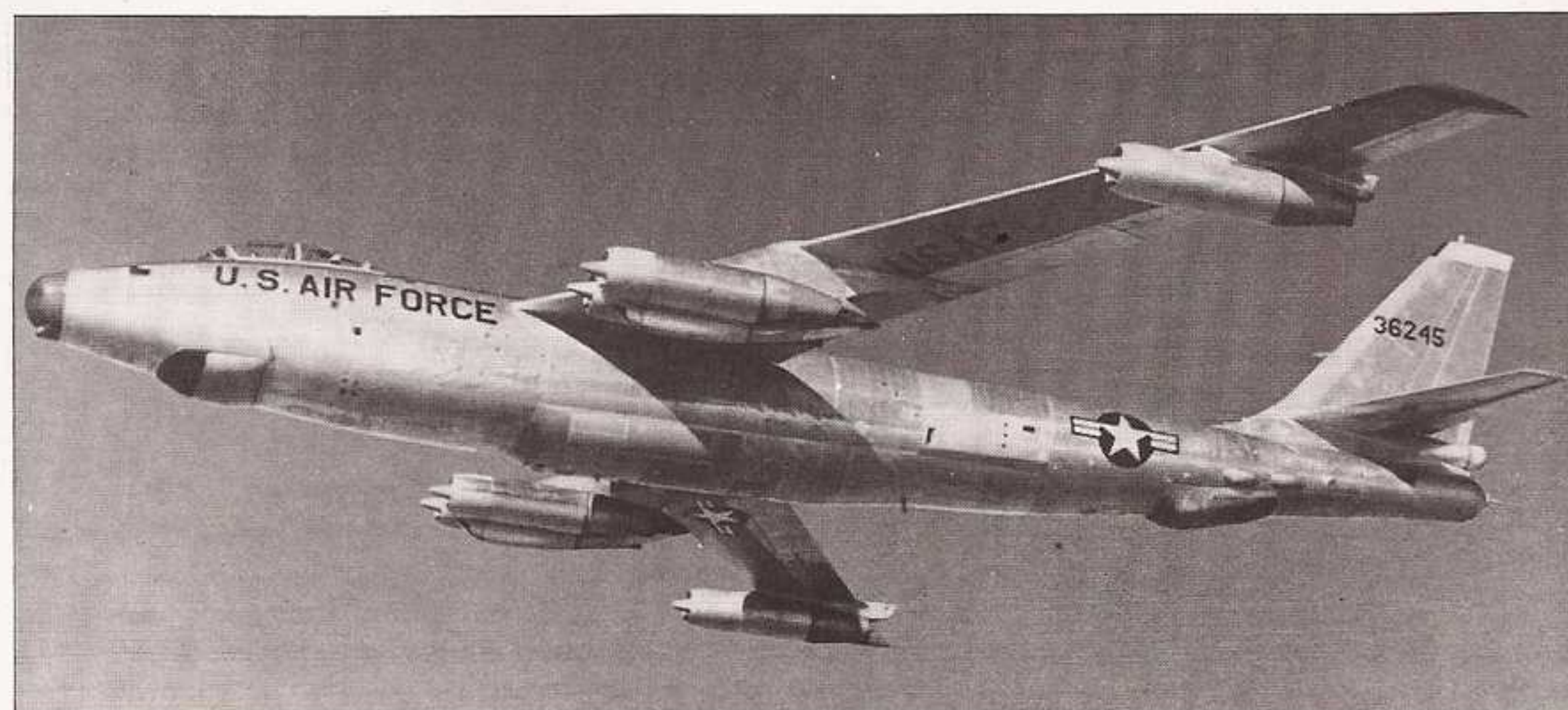
chazó que el avión hubiese sido abatido por un misil SA-2. El gobierno norteamericano anunció que un avión de reconocimiento meteorológico se había estrellado en algún lugar de Turquía. No fue hasta el 5 de mayo que el líder soviético, Nikita Khrushchev, hizo público que el avión había sido derribado sobre territorio soviético. Más tarde, el 7 de mayo, la opinión pública estadounidense hubo de soportar con bochorno que el piloto hubiese sido capturado y sometido a interrogatorio.

Prueba presidencial

La consecuencia inmediata fue que el presidente de EE UU se enfrentó a un grave dilema: o bien admitía que la CIA actuaba sin control gubernamental o bien que él mismo había autorizado la ejecución del vuelo. El presidente se inclinó por la segunda opción. Los líderes norteamericanos y soviéticos debían reunirse en París, acompañados de franceses y británicos, el 16 de mayo y, aunque se desplazó a la capital francesa, Khrushchev se negó a sentarse a la mesa de negociaciones a menos que Eisenhower se disculpase y prometiese el fin de los vuelos. Pero el presidente se negó a lo primero y las conversaciones acabaron en agua de borrajas. Los soviéticos tuvieron a continuación la oportunidad de poner a prueba al sucesor de Eisenhower, John F. Kennedy, que se hizo cargo de la presidencia el 20 de enero de 1961. Berlín iba a ser el escenario para la siguiente confrontación seria.

Al concluir la II Guerra Mundial en 1945, las fuerzas francesas, británicas y norteamericanas ocuparon las tres cuartas partes de Alemania, y la URSS hizo lo propio con la restante, en la que quedaba comprendida Berlín, la capital histórica del país. La ciudad quedaba comunicada por un corredor aéreo y terrestre,

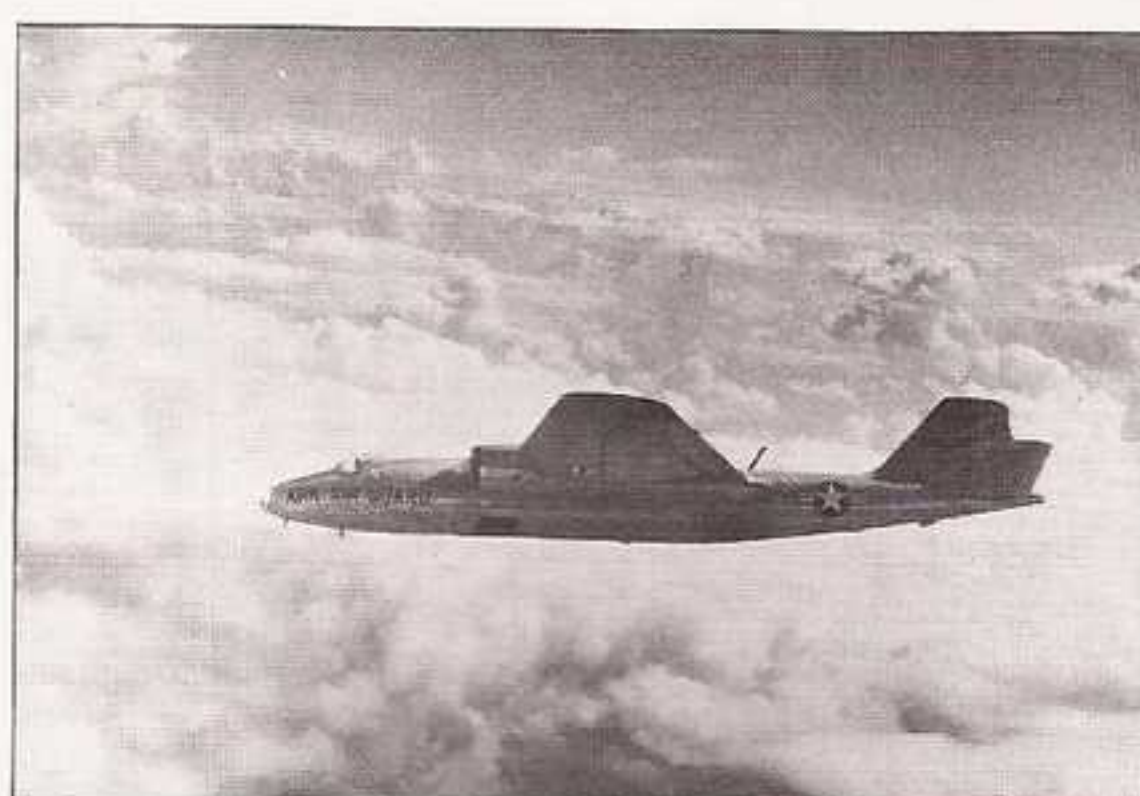
Los aparatos Boeing B-47 utilizados por la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico desde bases británicas efectuaron en ocasiones vuelos de calibración de defensas a lo largo del llamado Telón de Acero: en julio de 1960, un RB-47K que había despegado de Brize Norton fue derribado sobre el mar de Barents. El avión de la fotografía pertenece a la versión ERB-47H de reconocimiento electrónico (foto Boeing).



North American F-100D de la 20.^a Ala de Caza Táctica, basada en Gran Bretaña. En 1961, la USAF tenía dos alas tácticas de F-100D en las islas británicas y otras dos alas en la RFA. Esta fuerza táctica comprendía asimismo un ala de Republic F-105D y otra de McDonnell F-101C Voodoo.



La 102.^a Ala de Caza Táctica de la Guardia Aérea Nacional de EE UU envió sus tres escuadrones de aviones North American F-86H Sabre a Phalsbourg (Francia) en octubre de 1961. Evidentemente, el Sabre no daba la talla frente a los MiG-21 soviéticos.



El Martin RB-57A volvió a Europa tras una ausencia de tres años. El 154.^o Squadron del 189.^o Group de Reconocimiento Táctico voló en sus aviones desde Little Rock (Arkansas) a Francia para complementar a los RF-101 y RB-66 de la USAFE.

y administrada por las cuatro potencias. En 1947, EE UU anunció la Doctrina Truman y el Plan Marshall, que ofrecían seguridad militar a las naciones occidentales y sentaban las bases para la recuperación económica europea, respectivamente. La URSS rechazó tales iniciativas y para apoyar su postura introdujo nuevas regulaciones de tráfico en las carreteras que, a través de la Alemania Oriental, se dirigían a Berlín. Esa respuesta acabó por cerrar los accesos a la ciudad y supuso que el abastecimiento a sus zonas occidentales hubiese de realizarse por vía aérea, un puente aéreo que duró hasta el 12 de mayo de 1949. La URSS cejó en su empeño y, aunque su coste había sido enorme, la operación de suministro aéreo demostró el interés occidental por Berlín y llevó a la creación de la OTAN. A partir de 1950 creció en intensidad el esfuerzo de las potencias occidentales por constituir unas fuerzas armadas para la Alemania Occidental. Los alemanes orientales, si bien no tenían ejército, dispusieron pronto de unas fuerzas paramilitares de unos 100 000 hombres; en 1952, los soviéticos propusieron la reunificación de Alemania, pero ello, según los occidentales, siempre que el país quedase bajo la esfera de influencia de la URSS. El 5 de mayo de 1955 alcanzó su independencia de las potencias ocupantes la República Federal de Alemania (occidental) y entró a formar parte de la OTAN. Inmediatamente, la URSS denunció sus tratados con Francia y Gran Bretaña, y el 14 de agosto tomó carta de naturaleza el Pacto de Varsovia.

Pero las tensiones se venían sucediendo desde hacía años, con participación de aviones en, o en las cercanías de, el corredor de Berlín. En abril de 1952, un Douglas DC-4 de Air France fue atacado y dañado por cazas soviéticos. El 10 de marzo de 1953, un Republic F-84G de la USAF fue derribado por aviones Mig-15 checos sobre Bavaria. Y el 12 de marzo un Avro Lincoln de la Escuela Central de Tiro de la RAF fue abatido por cuatro Mig-15 nada más entrar en el corredor: murieron sus siete tripulantes. Varias semanas después, un Vickers Viking de BEA fue también

atacado, al igual que un Boeing B-50 de la USAF. Durante algunas semanas, las fuerzas aéreas aliadas fueron puestas en estado de alerta.

Los soviéticos no estaban dispuestos a dejar los accesos a Berlín en manos de los alemanes orientales, pues recelaban de cualquier intento de reunificación alemana tras la creación de la RFA. El libre acceso a la ciudad desde la RFA era un problema continuo. El 10 de noviembre de 1958, Khrushchev propuso que Berlín fuese administrada como una ciudad desmilitarizada en compensación de la retirada de ciertos derechos que la URSS poseía todavía de la que ya era la RFA en virtud de los acuerdos de Potsdam. Apareció de nuevo el fantasma del bloqueo, pero la propuesta fue rechazada. El 9 de febrero de 1959, el Secretario de Estado de EE UU anunció que los

aliados occidentales habían acordado las medidas necesarias en el caso de que Berlín fuese bloqueada. Los soviéticos, ante la perspectiva de un nuevo e insidioso puente aéreo, cedieron terreno y se mostraron favorables al inicio de conversaciones en un intento por resolver el tema. Esas conversaciones debían haber incluido los contactos previstos en París para mayo de 1960. Las conversaciones entre las superpotencias se reasumieron en Viena el 2 de junio de 1961. Los soviéticos confiaban en que Kennedy se dejaría persuadir sobre la postura de la URSS en lo referente a Berlín. Khrushchev acabó por lanzar el ultimátum de que si no se había alcanzado ningún acuerdo en diciembre de 1961, la URSS podría llegar a sus propios acuerdos respecto a Berlín con los alemanes orientales. Kennedy rechazó el compromiso y la conferencia de Viena se fue al agua.

Movilización masiva

Aunque la mayor parte de la frontera entre las dos Alemanias estaba cerrada a cal y canto, no sucedía lo mismo con 48 km que discurrían por Berlín, pues la ciudad seguía perteneciendo a las superpotencias y no a los alemanes. Entre 1949 y 1958, alrededor de 2,25 millones de alemanes orientales habían pasado al Berlín occidental. Durante los seis primeros meses de 1961, habían sido 103 000 los alemanes que habían cambiado de «nacionali-

Entre las unidades de la Guardia Aérea Nacional de EE UU enviadas para reforzar a la USAFE se contó un ala de Lockheed F-104A, cuyos tres escuadrones procedían de Arkansas, Carolina del Sur y Tennessee. Esta unidad se estacionó en Ramstein, donde fue tomada esta fotografía. El F-104A estaba configurado exclusivamente como interceptor.





Las unidades equipadas con aviones Douglas C-124, tanto regulares como de la reserva, transportaron hombres, pertrechos e incluso cazas. El C-124 entró en servicio durante la guerra de Corea y en 1962 se estaba preparando su sustitución por el Lockheed C-141. El avión de la ilustración es un C-124C Globemaster de la 63.^a Ala de Transporte Táctico.



Dos escuadrones de Gloster Javelin FAW Mk 9 representaban la contribución británica a la defensa aérea avanzada durante 1961. Los aviones de la fotografía pertenecían al 11.^o Squadron, con base en Geilenkirchen (foto John D.R. Rawlings).

dad», y ni los soviéticos ni los propios alemanes orientales estaban dispuestos a tolerar ese éxodo hacia las zonas occidentales de la ciudad.

Krushchev había dejado bien claro que esperaba que el problema berlinés quedase resuelto a finales de 1961. El 8 de julio se anunció un incremento del presupuesto militar soviético en un 25% y el 25 de julio Kennedy propuso formalmente el refuerzo de las unidades convencionales aliadas desplegadas en Europa y la movilización de los efectivos de la Reserva y la Guardia Nacional. EE UU no tenía otra opción que confiar en las reservas, pues su otra respuesta posible hubiese sido la nuclear. En palabras del propio Kennedy: «...intentamos encontrar una opción entre la humillación y la réplica nuclear». Pero no habían fuerzas regulares suficientes para apoyar esa decisión. El domingo 13 de agosto se cerró la frontera entre Berlín occidental y el oriental, y cuatro días después comenzó la cons-

trucción del Muro. Las casas adyacentes a la frontera fueron demolidas y levantada una barrera de hormigón y alambre de espino. Los puntos de cruce en esa línea de 160 km se redujeron a sólo seis. La tensión creció y a finales de agosto los soviéticos reasumieron sus pruebas nucleares, llevando a cabo unas 50 en el curso de los dos meses siguientes.

El 1 de octubre, 18 500 hombres de la Guardia Aérea Nacional de EE UU se prepararon para su traslado. Entre entonces y el 31 de octubre, 216 aviones habían sido desplegados en Europa. A finales de noviembre, un ala de aparatos F-104A había sido también trasladada al Viejo Continente. El ejercicio «Stairstep» se había completado con éxito.

En 1960, EE UU había comenzado a recibir peticiones francesas sobre la retirada de Francia de todos sus aviones con capacidad de ataque nuclear, lo que dio como resultado una importante reorganización de la US Air Force Europe (USAFE). En 1961, existían en la RFA dos alas de F-100D, una de Republic F-105D y tres escuadrones de interceptadores Convair F-102A, con otro escuadrón en Soesterberg, en los Países Bajos. Francia alojaba a la 66.^a Ala de Reconocimiento Táctico (con RF-101), mientras que más al sur, en España, se encontraban los F-104C de la 479.^a Ala de Caza Táctica. En Gran Bretaña estaban esta-

cionadas dos alas de cazas tácticos F-100D y una de F-101, un ala de reconocimiento táctico con RB-66 y la 47.^a Ala de Bombardeo con Douglas B-66.

Los refuerzos estadounidenses se trasladaron con el apoyo de unidades de Boeing C-97 y Douglas C-124 a las bases de Chambley, Chaumont, Etain, Phalsbourg y Dreux. Los aviones de combate hicieron escalas en Terranova, Groenlandia e Islandia hasta bases estadounidenses en Gran Bretaña, en tanto que los transportes volaron a Francia vía Prestwick y Shannon. Esos aviones fueron los North American F-86H Sabre de la 102.^a ACT (Guardia Aérea Nacional de Nueva York y Massachusetts), los F-84F Thunderstreak de la 108.^a ACT (GAN de Nueva Jersey y Virginia), la 121.^a ACT (GAN de Ohio) y la 122.^a ACT (GAN de Ohio e Indiana). Se desplegaron también los RF-84F de la 117.^a ART y los Martin RB-57A. Más tarde, en diciembre, el 355.^o Squadron de Caza Táctica envió sus F-100D desde Myrtle Beach a Chaumont. Se cree que también se mandaron a Alemania otros cuatro escuadrones de F-102A. A finales de año llegaron también los Grumman OV-1A Mohawk de la 503.^a División del Ejército embarcados en el USS Card.

La RAF fue puesta en estado de alerta y el 6 de diciembre los English Electric Lightning del 111.^o Squadron fueron destacados a Gütersloh. El 56.^o Squadron, con Lightning, y la 228.^a UCO, con los Javelin del 151.^o Squadron, se desplegaron temporalmente en Brüggen en octubre. Mientras los analistas se entretenían especulando sobre dónde iba a producirse la nueva confrontación de la guerra fría, los refuerzos estadounidenses comenzaban a regresar a sus bases habituales tan quedamente como habían llegado.

Las fuerzas tácticas desplegadas en la República Federal de Alemania comprendían cuatro escuadrones de la RAF equipados con aviones de interdicción English Electric Canberra. La cubierta de la cabina, parecida a la de un caza, y el emblema de las llaves cruzadas identifican a este avión como un B(I).Mk 8 del 16.^o Squadron, con base en Laarbruch (foto MoD).



Focke-Wulf Condor

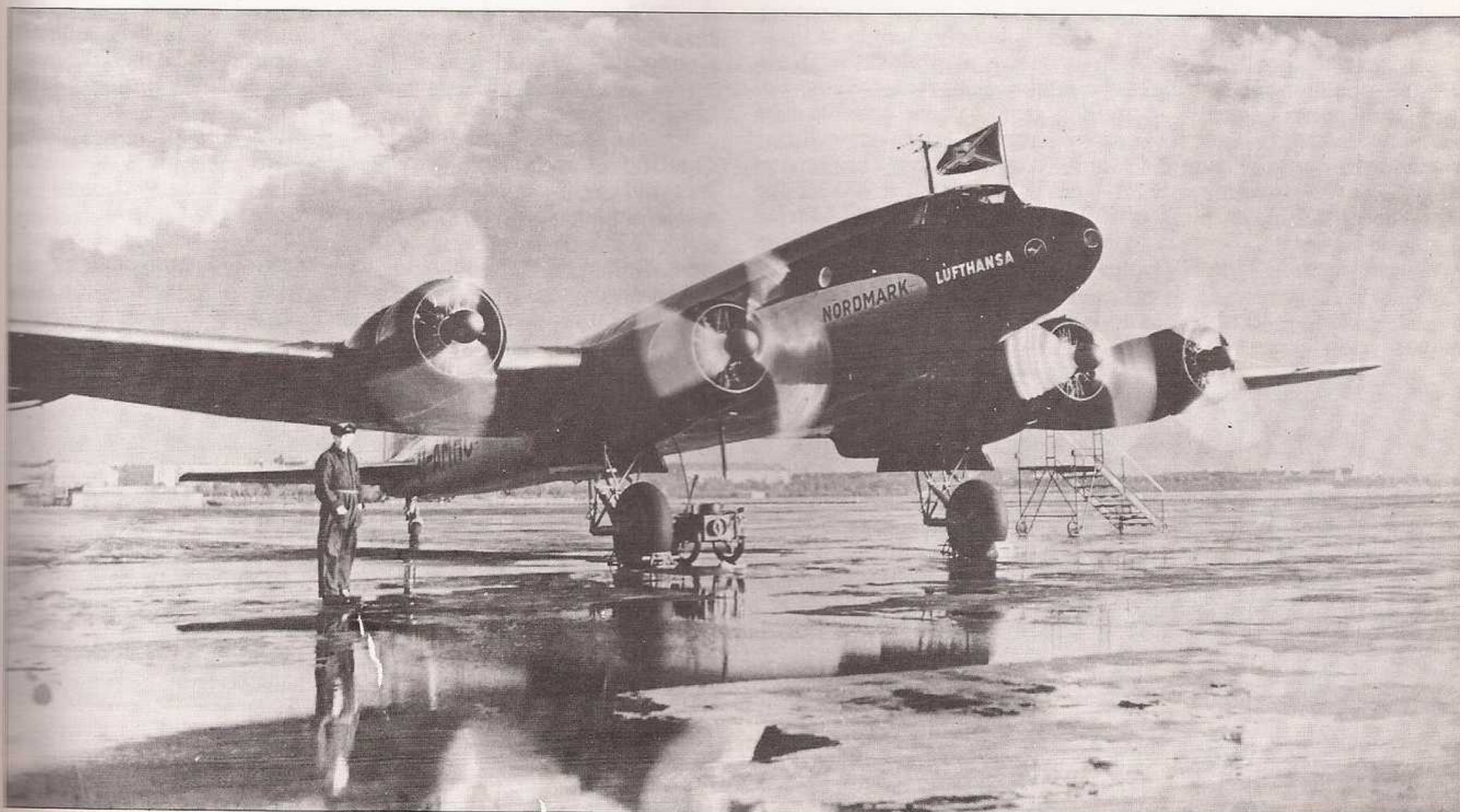
«El azote del Atlántico» fue la frase acuñada por Winston Churchill para referirse al Fw 200C Condor que, casi sin oposición, diezmó los convoyes aliados. De hecho, este avión era resultado de la apresurada adaptación de un aparato comercial, lo que en la práctica iba a plantear serios problemas a sus propios usuarios.

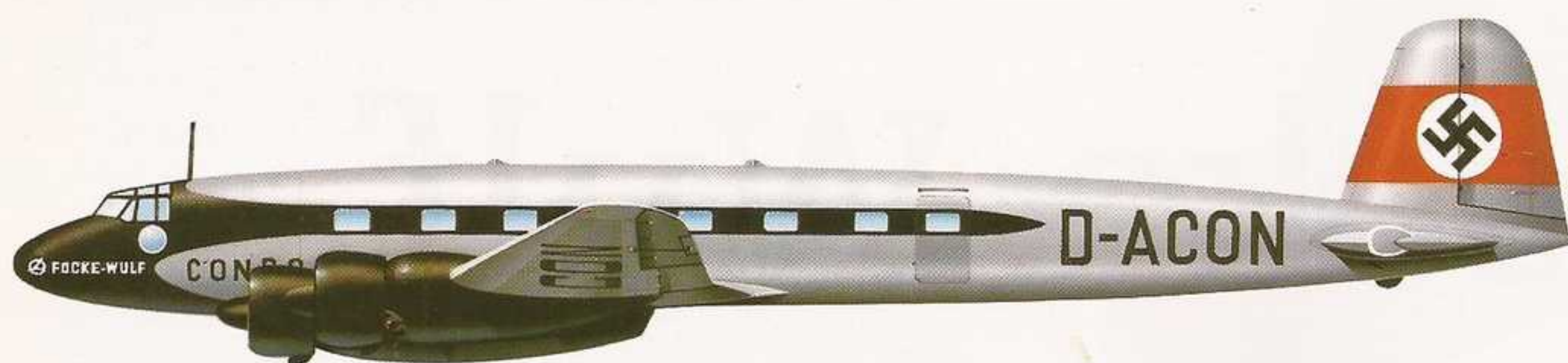
En contraste con el tópico de que los alemanes son gente escrupulosamente metódica, debe recordarse que los nazis plantearon la que iba a ser la II Guerra Mundial como una *Blitzkrieg* (guerra relámpago), sin considerar que ésta podía durar más de lo previsto. Un deliberado ausente en la Luftwaffe fue el gran bombardero de largo alcance y avión de patrulla marítima. Hasta cierto punto, ello fue debido a la muerte en 1936 del general Wever y al nombramiento de Kesselring para sustituirle en el puesto de jefe del estado mayor de la Luftwaffe, ya que la política básica del recién llegado se centró en los bombarderos bimotores tácticos (que, entre otras cosas, permitían que Goering pudiese contentar a Hitler hablándole de bombarderos construidos por centenares). Así las cosas, la Luftwaffe sólo demostró un leve interés cuando el Focke-Wulf Fw 200 V1 (primer prototipo) alzó el vuelo el 27 de julio de 1937.

De hecho, el Fw 200 era el mejor avión comercial de largo alcan-

ce de Europa, cuando no del mundo. Era resultado de una serie de discusiones entre el ingeniero Kurt Tank, director técnico de la Focke-Wulf Flugzeugbau de Bremen, y la plana mayor de DLH (Deutsche Lufthansa, la aerolínea estatal) en la primavera de 1936. Durante algún tiempo, Tank había querido diseñar un moderno aparato comercial de largo alcance que superase al Douglas DC-3 y remplazase al Junkers Ju 52/3m como avión normalizado de DHL. Pero lo que Tank decidió construir finalmente fue un avión cuatrimotor con un alcance sin precedentes, capaz de sobrevolar el

Aunque Deutsche Lufthansa recibió por lo menos nueve Condor, no llegó a disponer de más de cuatro a un mismo tiempo. El D-AMHC *Nordmark*, en la fotografía, era el quinto prototipo (denominado también Fw 200A-03) y cubrió distintos servicios con DLH, entre ellos Barcelona, hasta ser retirado en 1943. Nótese los aterrizadores principales de una sola rueda (foto Lufthansa).



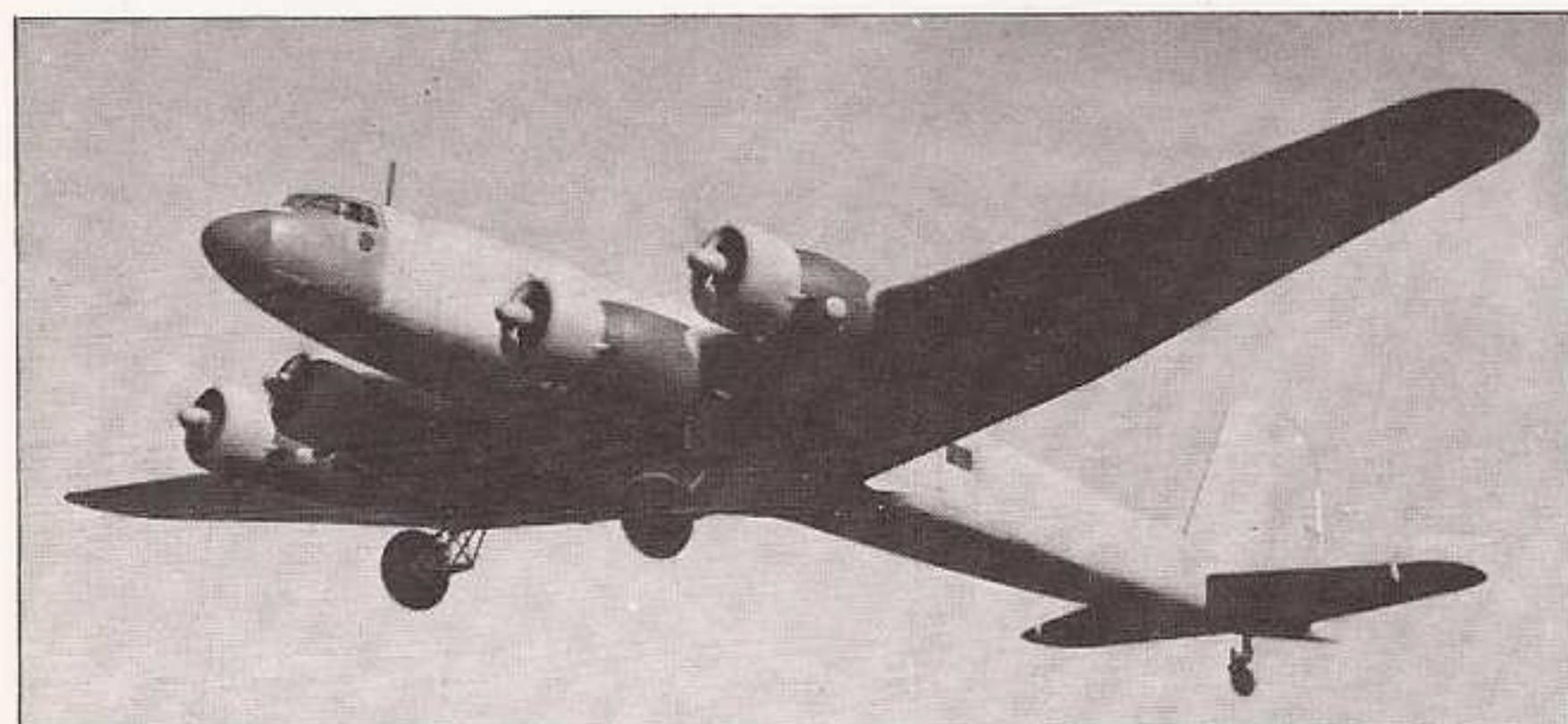


El Fw 200 V1 (primer prototipo) era originalmente el D-AERE Saarland, pero fue repintado como muestra la ilustración para el vuelo de récord a Nueva York (agosto de 1938). Las matrículas de los Condor comerciales eran de la clase C, en las que la letra A indicaba que se trataba de un polimotor de más de 5 000 kg.

Atlántico Norte sin escalas. Ello estaba más allá de las posibilidades de cualquier avión comercial de la época (llevando carga útil a bordo, se entiende), pero lo único que pretendía Tank era un sonado golpe propagandístico.

El requerimiento básico pedía cuatro tripulantes y 26 pasajeros. Sobre distancias «europeas» ello podía conseguirse con un avión del tamaño del DC-3, pero el Fw 200 fue concebido mucho mayor y propulsado por cuatro motores, inicialmente Pratt & Whitney Hornet de 875 hp unitarios que accionaban hélices bipalas VDM-Hamilton. Aerodinámicamente, el nuevo avión era magnífico, sin excrescencias y con un ala cantilever con un alargamiento de 9,5 a fin de proporcionar el mejor rendimiento a larga distancia. Este ala se estructuraba en una sección central horizontal que comprendía los motores y en secciones externas, trapezoidales y con diadro positivo. La totalidad del revestimiento era de tipo resistente, con remaches enrasados, a excepción del revestimiento textil de parte del ala (a popa del larguero trasero) y de las superficies de control. Éstas eran de accionamiento manual, pero con compensadores eléctricos. Los flaps, de tipo dividido, tenían accionamiento hidráulico y su revestimiento era a base de láminas de Elektron (aleación de magnesio). Tank decidió que las tres unidades del tren de aterrizaje se escamoteasen hacia adelante, de manera que pudiesen ser extraídas y descendidas por el simple efecto de la resistencia aerodinámica. Las ruedas principales quedaban por delante de las patas, gracias a unas articulaciones basculantes con amortiguadores diagonales.

El propio Tank protagonizó el muy satisfactorio primer vuelo de su creación. El Fw 200 V1 presentaba nueve ventanillas de Plexiglas a cada costado de la cabina principal, y voló sin equipamiento interno y sin rastro de pintura, simplemente imprimado. Más tarde recibió la matrícula D-AERE y la librea de DLH, con el nombre *Saarland* (el Sarre, un territorio que Hitler se ocupó de recuperar). Desde el principio del programa, Tank había conseguido la firma de un acuerdo por tres prototipos y nueve aviones de serie Fw 200A-0, que fueron construidos con mínimos intervalos. Se necesitaron muy pocos cambios, aparte de dar más flecha positiva a las secciones externas alares, revisar los empenajes caudales y cambiar los motores por la versión del Hornet construida bajo licencia, el BMW 132 (en su variante 132G-1 de 720 hp). El Fw 200 V2 fue entregado a DLH, en tanto que el Fw 200 V3 tuvo una carrera bastante más larga, convertido en el D-2600 *Immelmann III*, el avión personal de Hitler. De los nueve ejemplares de serie Fw 200A, dos fueron vendidos a la aerolínea danesa DDL y dos al Sindicato Condor Ltda de Rio de Janeiro, una compañía de capital mayoritario alemán.



Ésta es probablemente la primera fotografía de un Condor en vuelo. Muestra al Fw 200 V1 elevándose del aeródromo de Bremen en el curso de su primer vuelo, el 27 de julio de 1937; por entonces no había sido aún pintado. Nótese los capós de los motores, todavía de cuerda corta.

Vuelos de récord

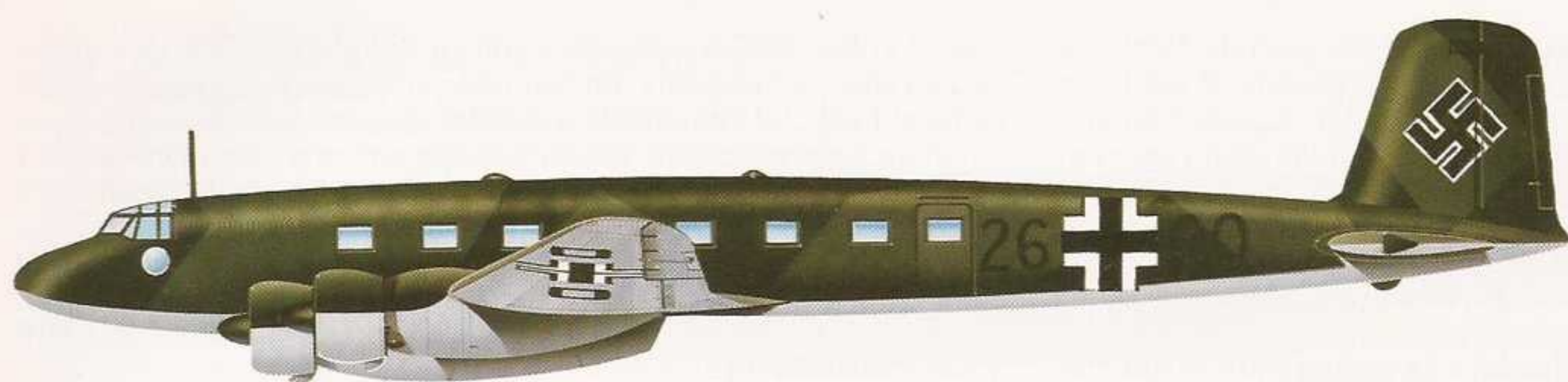
A principios de 1938, el Fw 200 V1 fue equipado con depósitos adicionales de carburante y repintado como el D-ACON *Brandenburg*. Tank había conseguido para el avión el número 200 del RLM por una simple cuestión de propaganda, y el Fw 200 V1 se convirtió ahora en el Fw 200S (por especial). El 10 de agosto de 1938 despegó de Berlín-Tempelhof pilotado por los comandantes Henke y von Moreau. Llevó a cabo un importante vuelo sin escalas con viento en contra hasta el aeropuerto Floyd Bennett de Nueva York, cubriendo la distancia estimada de 6 560 km en 24 horas 55 minutos. El vuelo de regreso se realizó en 19 horas 47 minutos, y la velocidad promedio de 330 km/h era justamente el doble de la que podían alcanzar los aparatos utilizados por entonces por Imperial Airways. El 28 de noviembre de 1938, el mismo avión y los mismos pilotos despegaron hacia Tokio vía Basora, Karachi y Hanoi, en un tiempo total de sólo 46 horas 18 minutos. En el vuelo de regreso, y por una razón todavía desconocida, el D-ACON se quedó corto de combustible en su primer salto y hubo de amarar en las proximidades de Manila.

Mientras tanto, el Fw 200 levantaba elogios entre los japoneses. Por entonces, la factoría de Bremen producía la que debía ser la versión de serie, la Fw 200B, con motores BMW 132Dc o 132H de 850 y 830 hp respectivamente, y con un notable incremento de peso. Sin embargo, las perspectivas de pedidos eran muy escasas, pues el Condor era demasiado grande y caro para la red de DLH, predominantemente de corto alcance. Tampoco las exportaciones fueron muchas, pese a que la empresa japonesa Dai Nippon KK encargase cinco ejemplares. A ellos siguió un pedido por dos aviones firmado por Aero O/Y de Finlandia. En la práctica, la II Guerra Mundial impediría la entrega de esos aviones, que fueron finalmente repartidos entre DLH y el KGrzbV 105 de la Luftwaffe. Su desgaste operacional fue muy importante y sólo uno de esos aparatos, el Fw 200B-2 *Pommern*, sobrevivió a la guerra. El penúltimo Condor de DLH, el Fw 200B-2 *Hessen*, se estrelló cuando despegaba sobrecargado de líderes nazis que escapaban de Berlín el 21 de abril de 1945.

Existió un contrato adicional y secreto con Japón, en el que se especificaba una versión de reconocimiento lejano para la Armada Imperial. Tank deseaba construirlo debido a su convencimiento de que una máquina de ese tipo podría interesar a la Luftwaffe. Eligió el Fw 200 V10, el prototipo de la serie B, para realizar la conversión. Este avión fue equipado con un 60% de combustible adicional en depósitos alojados en la cabina principal, con provisión para 2 000 kg de cámaras, bengalas, señalizadores, botes neumáticos y demás equipo operacional, y también con tres ametralladoras MG

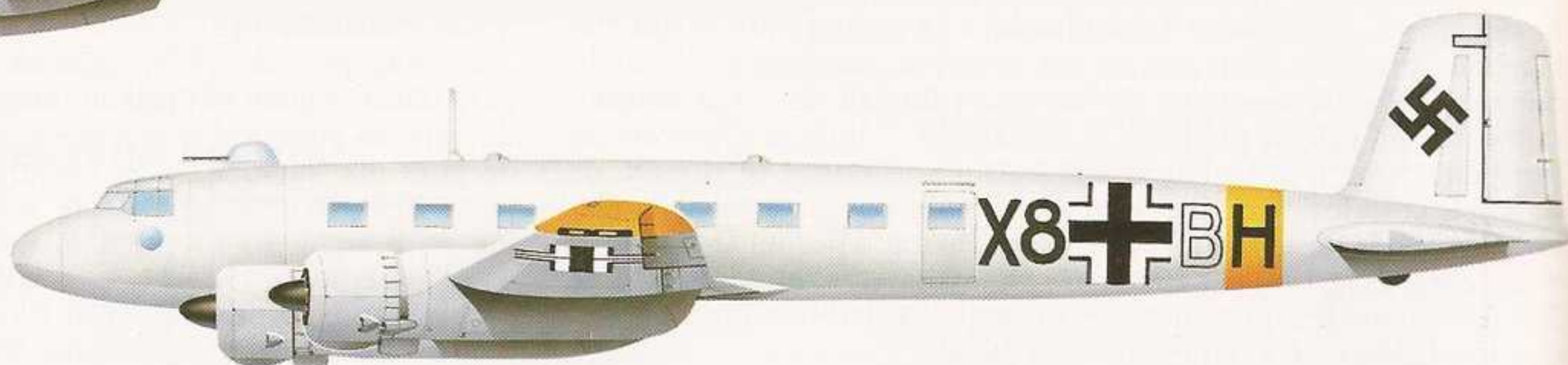


Único Focke-Wulf Condor con colores civiles británicos, este avión fue previamente el OY-DAM de Danish Air Lines. Posteriormente sirvió durante un tiempo, en 1941, con la RAF antes de ser retirado. Nótese el mayor tamaño de la deriva en comparación con la del prototipo (foto Bruce Robertson).



Diferente del V1 por sus motores BMW y el empenaje vertical agrandado, el Fw 200 V3 fue asignado a la Luftwaffe con el numeral D2600, convirtiéndose en la *Führermaschine* de Hitler y otros altos cargos nazis.

En 1940, la factoría de Bremen entregó cuatro transportes Fw 200C-0. El X8+BH ha sido ilustrado con el aspecto que ofrecería en enero de 1943 cuando, encuadrado en la KGzBV 200, transportaba suministros a Stalingrado desde Zaporozhye.



15 de 7,92 mm, una en una pequeña torreta dorsal, sobre el borde de fuga alar, y las restantes tirando en caza y retirada desde una góndola ventral, desplazada a estribor. No tenía bodega de armas.

Como en el caso del Ju 52/3m, del Dornier Do 17 y de otros modelos, el RLM se enfrentaba al problema de convertir un avión comercial en un aparato de combate; ello no deja de ser irónico, puesto que por entonces todos los observadores británicos coincidían en afirmar que la Luftwaffe construía bombarderos bajo la falsa identidad de aviones civiles. El Fw 200 era fundamentalmente inadecuado para ese cometido dado que había sido diseñado para operar con pesos menores y con factores de carga civiles. Esa misma célula debería operar desde poco aptos aeródromos de primera línea, con pesadas cargas de carburante y armamento, y en combate se vería expuesta a fuertes virajes e incluso apurados picados y casi siempre a baja cota, donde el aire es más denso. En Bremen se afirmó la posibilidad de reforzar la estructura, pero en la práctica ello sólo consistió en remiendos locales que añadían sólo 30 kg al peso de la célula. Lo ideal hubiese sido embarcarse en un proceso de reforma a fondo, pero la propuesta Fw 200C fue aceptada inmediatamente, en agosto de 1939. Al poco tiempo de haber comenzado la guerra se encargó un lote de diez aviones Fw 200C-0 de preserie que, en la medida de lo posible, debían obtenerse mediante la modificación de transportes de la serie B todavía en la línea de montaje. Los cuatro primeros ejemplares debían entregarse como transportes Fw 200C-0. Sus únicas modificaciones eran aterrizadores principales de dos ruedas, capós de cuerda larga y equipados con flaps de refrigeración, y varios cambios en el equipo interno. Esos cuatro aviones fueron entregados a tiempo de participar en la invasión de Noruega, en abril de 1940.

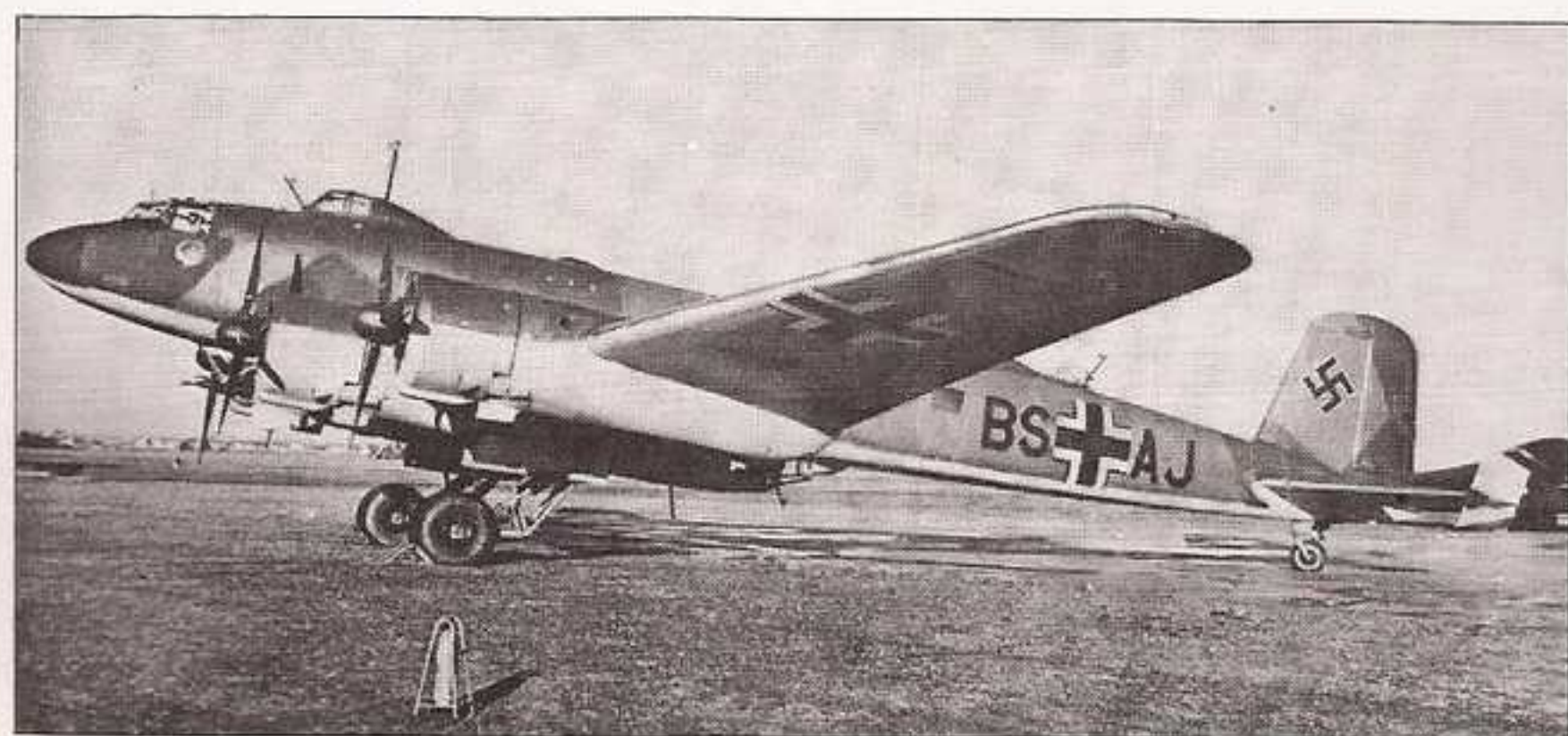
Los seis Fw 200C-0 restantes recibieron una serie de refuerzos locales de la estructura y un armamento consistente en tres MG 15, una en una pequeña (y casi semiesférica) torreta a popa de la cubierta de vuelo, otra en un puesto trasero dorsal dotado con una cubierta plegable y la tercera tirando a través de una trampilla ventral trasera. Podía llevar una carga ofensiva de cuatro bombas de 250 kg, dos bajo las góndolas motrices externas (que habían sido

alargadas) y las otras dos en soportes situados inmediatamente por fuera de las raíces de las secciones externas alares. La producción continuó inmediatamente con el Fw 200C-1, que fue concebido como la versión definitiva aunque presentaba todavía debilidad estructural, un sistema de combustible muy vulnerable (especialmente por abajo), ningún blindaje a excepción del asiento del comandante, y varias características inconvenientes. La principal incorporación del Fw 200C-1 era la góndola ventral, desplazada como en el Fw 200 V10 japonés pero más larga a fin de conseguir espacio para la bodega de armas.

La tripulación ascendía normalmente a cinco hombres: piloto, copiloto y tres artilleros, dos de los cuales eran en realidad el mecánico de vuelo y el operador de radio y navegante. En el interior de la célula sobraba espacio y en todos los puestos de los tripulantes había calefacción e iluminación eléctrica, pero desde el principio las tripulaciones de la nueva unidad marítima de Petersen, la Kampfgeschwader (KG) 40, no estaban muy conformes con la debilidad estructural de este aparato ni con la poca consistencia de su armamento. No hay evidencias de que ningún Condor fuese entregado antes a cualquier otra unidad de combate, como a veces se ha afirmado, sino solamente al *Gruppe* de transporte antes mencionado. La KG 40 sería virtualmente la única unidad operacional del Fw 200, pero siempre con una baja disponibilidad de aviones. Focke-Wulf tenía trabajo de sobras y organizó un plan de dispersión de la producción en cinco factorías, con el montaje final en Bremen y Cottbus, y también en la Blohm und Voss de Finkenwerder. Ello es una muestra más de la escasa prioridad que recibió este programa, que concluiría en febrero de 1944 tras haberse construido sólo 252 aviones Fw 200C Condor.

El azote de las flotas

Las primeras misiones del I/KG 40 tuvieron lugar desde bases danesas a partir del 8 de abril de 1940 contra la navegación británica. A finales de junio, la *Geschwader* fue transferida a Burdeos-Mérignac, que iba a ser su base principal hasta que hubo de eva-



El primer modelo de reconocimiento para la Luftwaffe fue el Fw 200C-1. Esta fotografía muestra la góndola ventral y el carenado dorsal delantero para una ametralladora MG 15, con un armamento similar en el carenado dorsal trasero. Bajo las góndolas externas alares podían suspenderse algunos tipos de bombas.



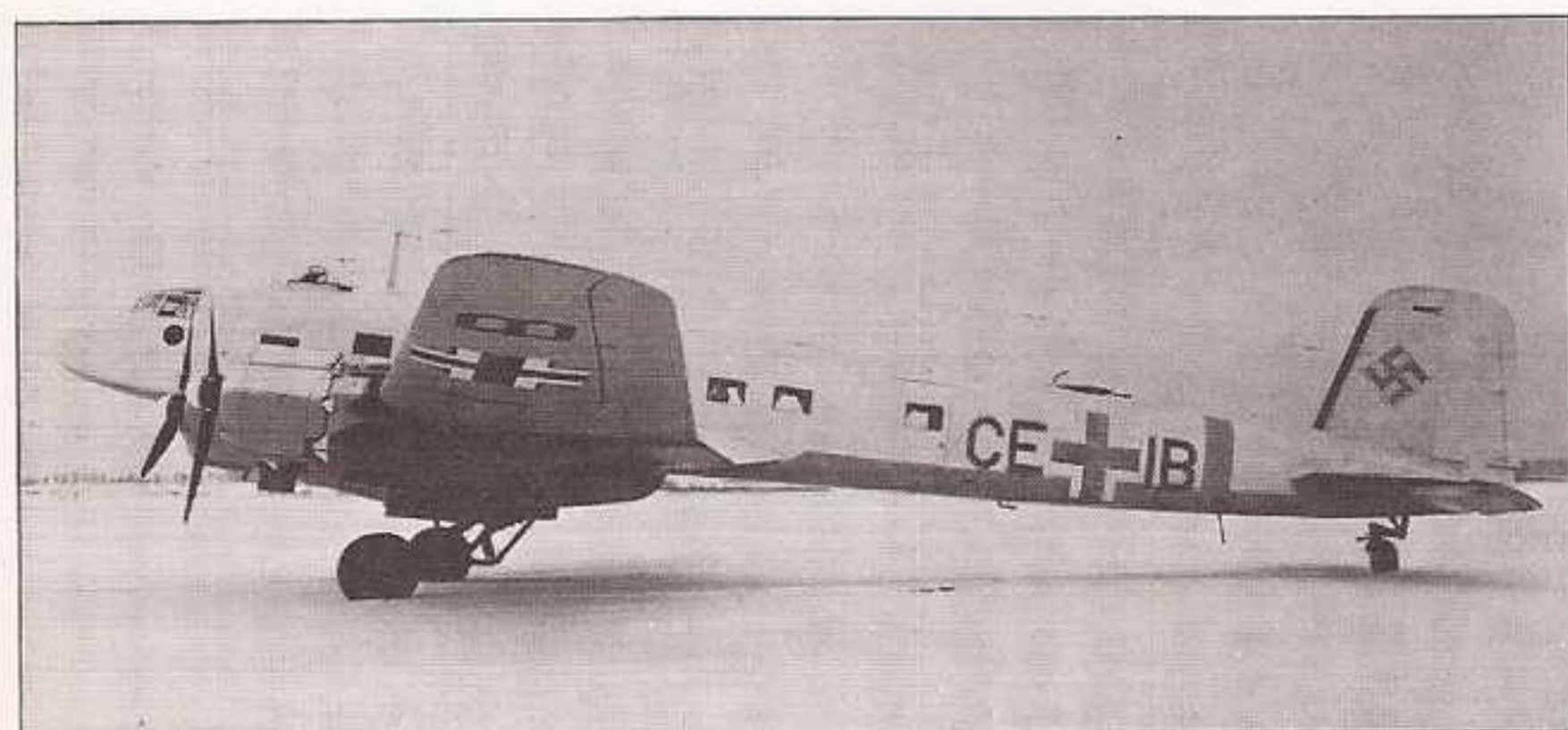
Este Condor, el F8+GH, fue fotografiado mientras servía con el I/KG 40 en Grecia, en 1942. No lleva la faja blanca de identificación del teatro mediterráneo, por lo que es posible que se hallase en ese lugar de forma temporal. Es probablemente un Fw 200C-3 y lleva un cañón MG 151/20 en la sección delantera de la góndola ventral.

cuarla en el otoño de 1944. Inicialmente, desde julio de 1940, los Condor simplemente sumaron su escasa carga ofensiva al asalto de la Luftwaffe contra Gran Bretaña, las más de las veces llevando a cabo salidas al oeste de Cornualles y de Irlanda, lanzando sus cuatro bombas y regresando a Noruega, y volviendo sobre el escenario al cabo de uno o dos días. Por lo menos dos aviones fueron derribados; un piloto del 87.º Squadron británico, que casualmente sorprendió a un Condor dirigiéndose a Plymouth, se quedó sin munición y prosiguió la interceptación con la fotoametralladora. A partir de agosto, los Condor se dedicaron a la misión para la que habían sido previstos y al cabo de dos meses reclamaban ya el hundimiento de 90 000 toneladas de buques británicos. El 26 de octubre saltaron a un primer plano de la actualidad cuando el *oberleutnant* Bernhard Jope y su tripulación atacaron al *Empress of Britain*, de 42 348 t, al sudoeste de Donegal. Sus bombas devastaron al paquebote, que más tarde fue torpedeado y rematado por un *U-boote*. El 9 de febrero de 1941, el I/KG 40 reclamaba ya el hundimiento de 363 000 toneladas. Por entonces disponía ya de otros dos *Staffeln*, que totalizaban 36 aviones sobre el papel.

En el invierno de 1940-41, Cottbus entregó unos pocos Fw 100C-2 interinos, cuya principal mejora era la modificación de las góndolas externas y la instalación de lanzabombas de baja resistencia; las góndolas recibieron conductos para la posible adopción de depósitos externos de 300 litros. El principal avance se produjo con el Fw 200C-3, puesto en vuelo en febrero de 1941. Se trataba de un profundo rediseño encaminado a solventar los problemas estructurales, pese a que incorporaba un ulterior incremento de masa; este intento no tuvo excesivo éxito. Sus motores eran BMW-Bramo Fafnir 323R-2, con inyección de agua y estabilizados a 1 200 hp. La carga ofensiva se incrementó haciendo que las góndolas pudiesen aceptar hasta 500 kg cada una y añadiendo 12 bombas de 50 kg en la góndola ventral. El carenado transparente dorsal fue sustituido por una torreta Fw 19 (con una MG 15) y otras dos ametralladoras aparecieron en unos paneles laterales de la sección trasera del fuselaje; la tripulación pasó a ser de seis hombres. El Fw 200C-3/U1 consiguió por fin una buena protección defensiva gracias a un MG 151/15 montado en una torreta delantera HDL151, y el MG FF fue sustituido por un MG 151/20, pero la voluminosa torreta redujo la velocidad máxima al nivel del mar de los 305 km/h anteriores a poco más de 275 km/h.

En 1941 sólo se construyeron 58 Condor, entre los cuales aparecía el Fw 200C-3/U2 equipado con el complejo pero extremadamente preciso visor de bombardeo Lotfe 7D, que provocaba un prominente abultamiento bajo la sección frontal de la góndola ventral y que obligó a remplazar el cañón allí situado por una ametralladora MG 131 de 13 mm. La mayoría de los Fw 200C-3/U2 volvieron a emplear la pequeña torreta Fw 19. Apareció a continuación el Fw 200C-3/U3, cuyo armamento dorsal comprendía dos MG 131, una en una torreta delantera EDL131 y la otra en el puesto de tiro trasero, accionada a mano. El Fw 200C-3/U4 tenía mayor capacidad de carburante, lo que elevaba su peso máximo a 22 700 kg que a duras penas podía compensar el refuerzo de la célula. Las ametralladoras laterales pasaron a ser MG 131, que mejoraban la potencia de fuego defensivo, pero la torreta delantera siguió siendo la Fw 19.

Si algún subtipo puede considerarse realmente «normalizado»,



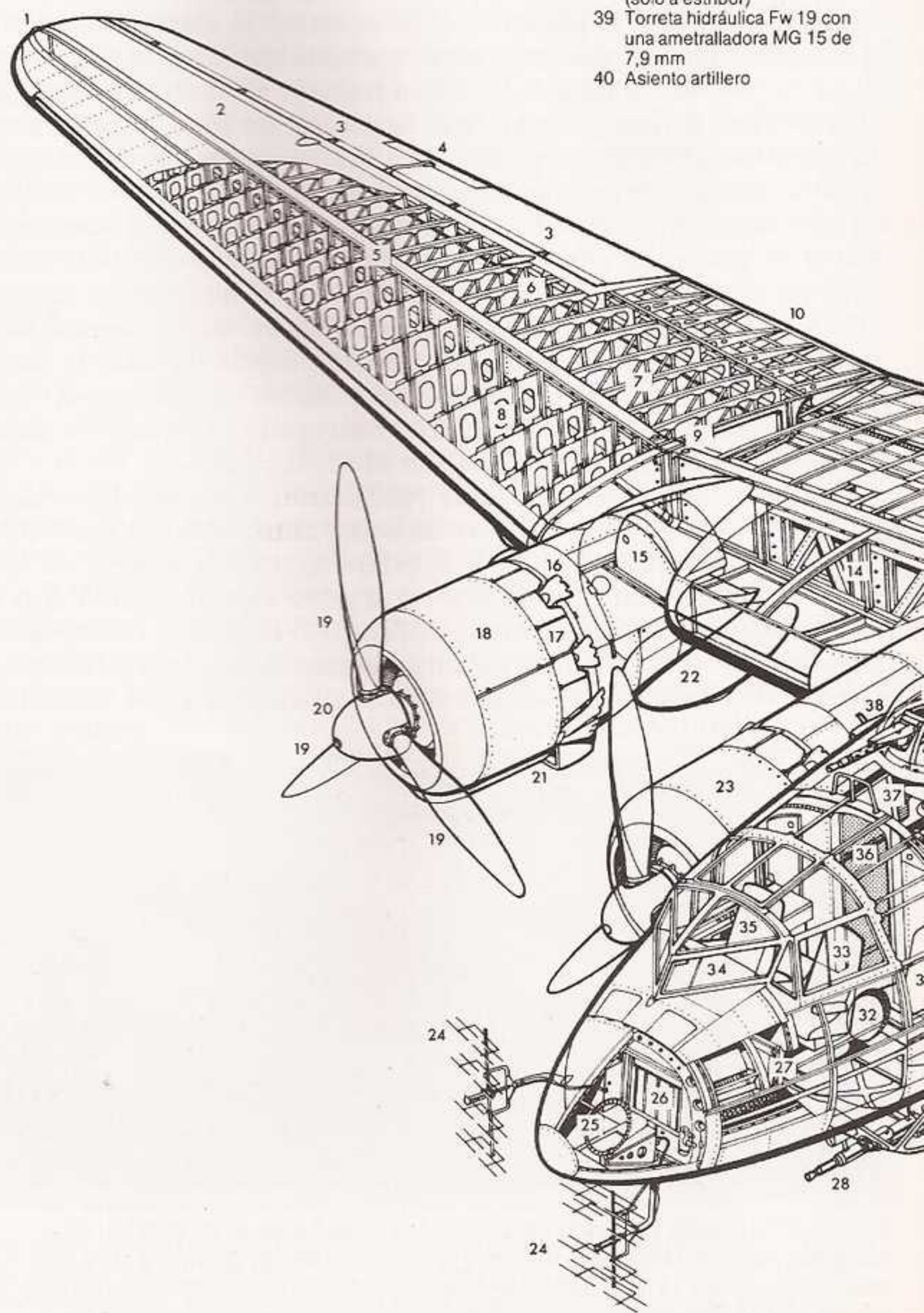
El CE+IB, con la banda amarilla correspondiente al frente del Este, fue uno de los dos transportes Condor (un Fw 200C-4/U1, en la foto, y un U2) construidos en 1942. Incorporaban todas las mejoras del tipo C-4 pero sólo llevaban cuatro MG 15, dos en sendas torretas dorsales y las otras dos en la góndola ventral, acortada.

éste es el Fw 200C-4 que, aparecido en febrero de 1942, incorporaba un radar de búsqueda, inicialmente el Rostock de preserie y más tarde el FuG 200 Hohentwiel estándar, sistema éste que daba capacidad de bombardeo sin visibilidad. Sin embargo, en el Fw 200C-4 se volvía a la torreta HDL151 y a las MG 15 en todas las posiciones de tiro excepto en la frontal de la góndola, en la que se montaba una MG 131 o un MG 151/20 dependiendo de si llevaba o no el visor Lotfe 7D. Dos aviones especiales aparecidos en 1942 fueron los transportes Fw 200C-4/U1 y Fw 200C-4/U2, con interiores VIP y sólo cuatro MG 15.

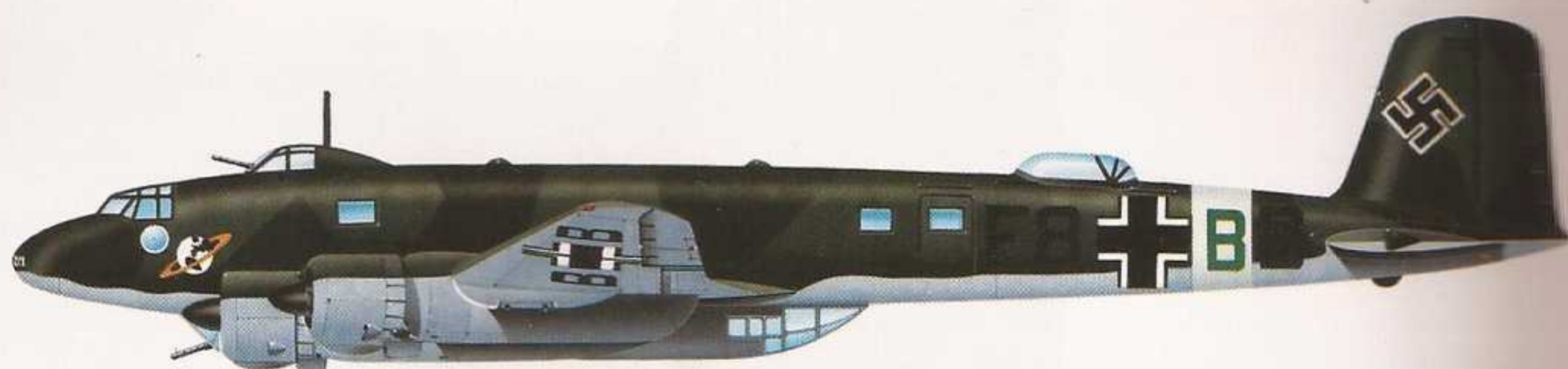
A principios de 1943, algunos Fw 200C-3 fueron modificados para lanzar y guiar el misil antibuque Henschel Hs 293A, suspendido bajo las góndolas motrices externas. El correspondiente sistema de guía por radio Kehl/Strassburg aparecía en el morro y en la parte delantera de la góndola ventral. Esos aviones lanzamisiles fueron designados Fw 200C-6, y los últimos Condor construidos, en el invierno de 1943-44, fueron unos pocos Fw 200C-8 diseñados específicamente para llevar el Hs 293 y con las góndolas motrices más profundas y con la sección delantera de la ventral más larga.

Corte esquemático del Focke-Wulf Fw 200C-4/U3

- | | | |
|--|--|---|
| 1 Luz navegación estribor | 13 Depósito alar carburante | 25 Antena D/F de proa |
| 2 Revestimiento alar | 14 Estructura larguero maestro | 26 Mamparo de proa |
| 3 Alerón de estribor | 15 Depósito aceite góndola externa | 27 Pedales timón dirección |
| 4 Compensador alerón | 16 Escapes | 28 Ametralladora manual MG 131 de 13 mm |
| 5 Sección externa larguero maestro | 17 Flaps refrigeración | 29 Carenado visor bombardeo Lotfe 7D |
| 6 Cable mando alerón | 18 Góndola externa | 30 Ventanillas laterales góndola ventral (desplazada a estribor) |
| 7 Costillas alares (sección central) | 19 Hélice tripala metálica VDM, de paso variable | 31 Asiento despegue artillero dorsal |
| 8 Costillas alares (sección delantera) | 20 Ojiva | 32 Ventanilla circular visión piloto |
| 9 Línea unión sección externa alar | 21 Toma aire carburador | 33 Asiento piloto |
| 10 Flap estribor, sección externa | 22 Depósito auxiliar carburante, 300 litros | 34 Panel parabrisas practicable |
| 11 Flap estribor, sección central | 23 Góndola interna estribor | 35 Asiento copiloto (éste hacia las veces de bombardero) |
| 12 Flap estribor, sección interna | 24 Red dipolos radar búsqueda FuG 200 Hohentwiel (omitida la de babor para mayor claridad) | 36 Acceso cubierta vuelo |
| | | 37 Barras interrupción fuego ametralladora |
| | | 38 Toma aire ventilación cabina (sólo a estribor) |
| | | 39 Torreta hidráulica Fw 19 con una ametralladora MG 15 de 7,9 mm |
| | | 40 Asiento artillero |



El F8+BB fue uno de los primeros Fw 200C-1 Condor con góndola ventral y equipo completo de patrulla e interdicción marítimas. Asignado al Stab I/KG 40, recibió el emblema de la unidad a tiempo de participar en el transporte de tropas y pertrechos al aeropuerto Gardermoen de Oslo a comienzos de la invasión alemana de Noruega, el 9 de abril de 1940.



Variantes del Focke-Wulf Fw 200

Fw 200 V1: prototipo, con motores Hornet S1E-G; más tarde convertido en el Fw 200S-1

Fw 200 V2 y V3: prototipos con BMW 132G-1; el V3 fue completado como la *Führermaschine* de Hitler

Fw 200A-0: prototipos de preserie, del cuarto al noveno, la mayoría para DLH, y el OY-DAM y el -DEM para DDL, y los PP-CBI/CBJ para SCL de Brasil

Fw 200B: transportes de producción con motores BMW 132Dc de 850 hp (Fw 200B-1) y 132H de 830 hp (Fw 200B-2); los aviones destinados a Japón y Finlandia fueron completados para DLH y la Luftwaffe como Fw 200B-2

Fw 200 V10: un avión destinado a la Armada japonesa como máquina de reconocimiento armado; retenido en Alemania

Fw 200C-0: aviones de preserie del tipo C, con la célula reforzada parcialmente, aterrizadores principales de dos ruedas, capós de cuerda larga y hélices tripales de velocidad constante; cuatro transportes desarmados, seis ejemplares con cuatro lanzabombas y otros tres con ametralladoras MG 15

Fw 200C-1: versión con una góndola ventral equipada con un cañón MG FF de 20 mm

Fw 200C-2: ala de menor resistencia y lanzabombas en las góndolas motrices

Fw 200C-3: estructura reforzada, motores Bramo 323R-1 de 1 200 hp, mayor carga de bombas, torreta Fw 19 y dos ametralladoras MG 15 laterales

Fw 200C-3/U1: torreta HDL 151 y cañones MG 15/20 reemplazando a los MG FF

Fw 200C-3/U2: visor Lotte 7D, torreta Fw 19 y los MG 15/20 reemplazados por MG 131

Fw 200C-3/U3: ametralladoras dorsales MG 131 de 13 mm y un arma delantera en una torreta EDL 131

Fw 200C-3/U4: mayor capacidad de carburante, dos armas laterales MG 131 y de nuevo la torreta Fw 19

Fw 200C-4/U1 y U2: dos conversiones en transportes VIP con la góndola acortada, cuatro MG 15 y sin provisión para bombas ni radar

Fw 200C-4/U3: equipado con el radar Hohentwiel y, de nuevo, la torreta Fw 19

Fw 200C-6: conversiones de C-3/U1 y C-4 para llevar los misiles Hs 293A

Fw 200C-8 y C-8/U10: últimos modelos de serie, diseñados para utilizar los misiles Hs 293A y el radar Hohentwiel

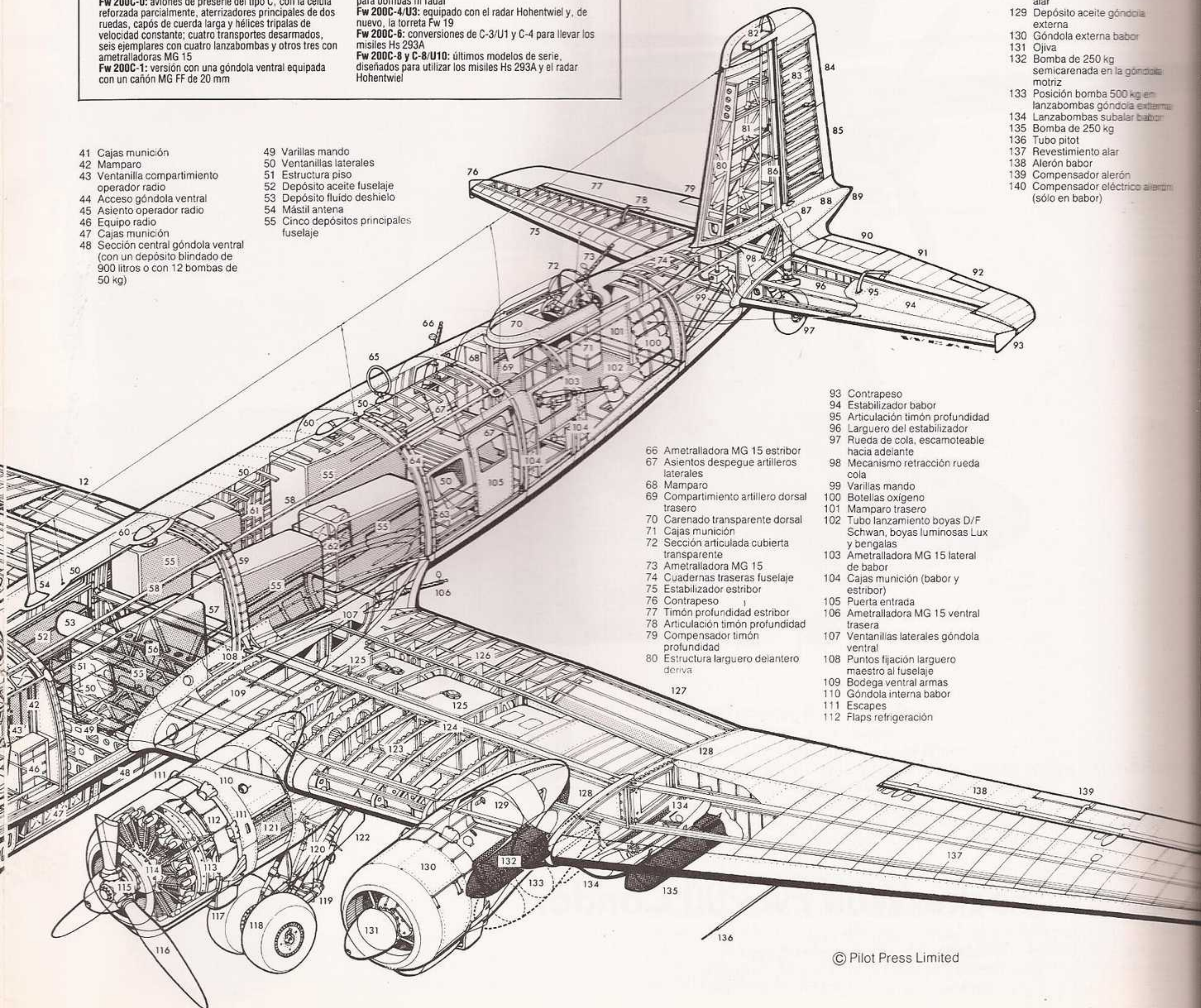
- 56 Estructura sección central larguero maestro
- 57 Asiento despegue artillero ventral
- 58 Larguero superior fuselaje
- 59 Cuaderna maestra
- 60 Aberturas ventilación interior fuselaje
- 61 Estructura paredes fuselaje
- 62 Cajas munición
- 63 Asiento despegue segundo operador radio
- 64 Cuaderna reforzada fuselaje
- 65 Antena D/F dorsal

- 81 Estructura deriva
- 82 Contrapeso timón dirección
- 83 Estructura timón dirección
- 84 Compensador eléctrico timón dirección (sección superior)
- 85 Compensador eléctrico timón dirección (sección inferior)
- 86 Puntal timón dirección
- 87 Registro acceso mecanismos rueda cola
- 88 Cono de cola
- 89 Luz trasera navegación
- 90 Compensador timón profundidad
- 91 Timón profundidad babor
- 92 Compensador eléctrico timón profundidad (sólo babor)

- 113 Bancada motor
- 114 Motor radial Bramo 323R-2 Fafnir
- 115 Mecanismo paso hélice
- 116 Hélice tripala metálica WDW, paso variable
- 117 Toma aire carburador
- 118 Ruedas (dos) babor
- 119 Aterrizador babor, retracción hidráulica hacia adelante
- 120 Martinete retracción
- 121 Alojamiento aterrizador
- 122 Puerta aterrizador
- 123 Estructura alar
- 124 Larguero maestro
- 125 Depósitos alares carburante
- 126 Estructura flap
- 127 Flap babor (sección central)
- 128 Línea unión sección externa alar
- 129 Depósito aceite góndola externa
- 130 Góndola externa babor
- 131 Ojiva
- 132 Bomba de 250 kg semicarenada en la góndola motriz
- 133 Posición bomba 500 kg en lanzabombas góndola externa
- 134 Lanzabombas subalar babor
- 135 Bomba de 250 kg
- 136 Tubo pitot
- 137 Revestimiento alar
- 138 Alerón babor
- 139 Compensador alerón
- 140 Compensador eléctrico alerón (sólo en babor)

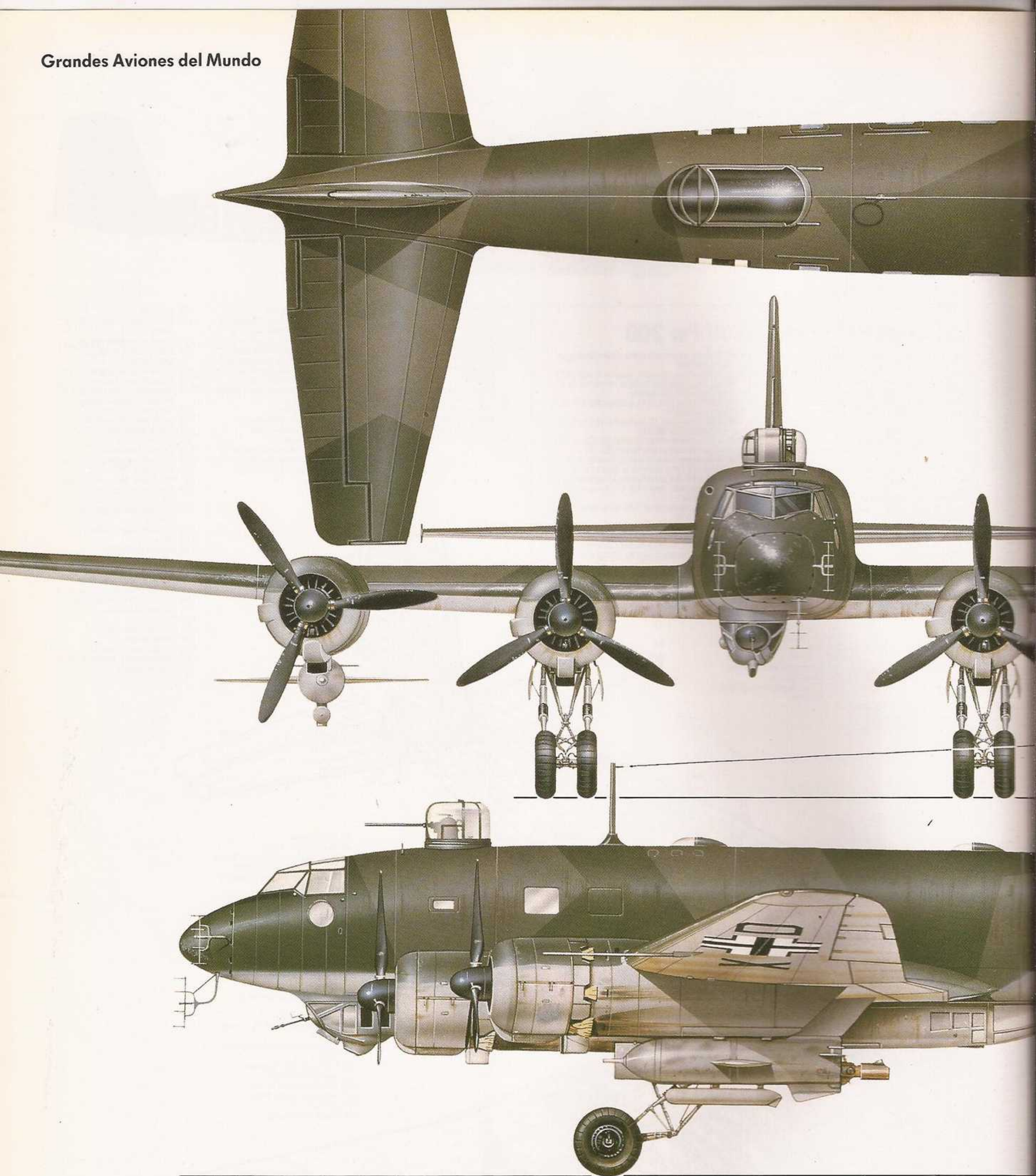
- 41 Cajas munición
- 42 Mamparo
- 43 Ventanilla compartimiento operador radio
- 44 Acceso góndola ventral
- 45 Asiento operador radio
- 46 Equipo radio
- 47 Cajas munición
- 48 Sección central góndola ventral (con un depósito blindado de 900 litros o con 12 bombas de 50 kg)

- 49 Varillas mando
- 50 Ventanillas laterales
- 51 Estructura piso
- 52 Depósito aceite fuselaje
- 53 Depósito fluido deshielo
- 54 Mástil antena
- 55 Cinco depósitos principales fuselaje

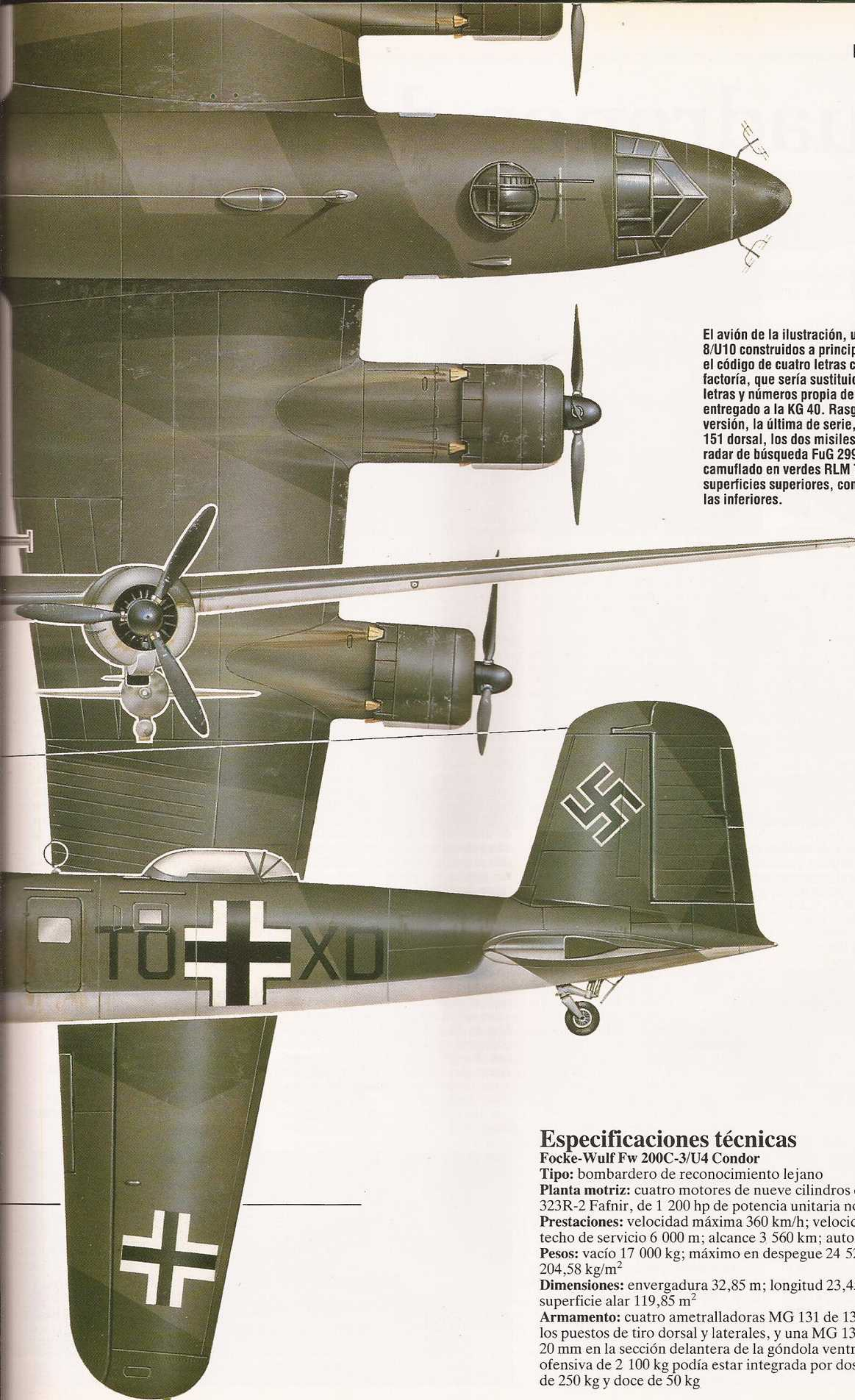


- 66 Ametralladora MG 15 estribor
- 67 Asientos despegue artilleros laterales
- 68 Mamparo
- 69 Compartimiento artillero dorsal trasero
- 70 Carenado transparente dorsal
- 71 Cajas munición
- 72 Sección articulada cubierta transparente
- 73 Ametralladora MG 15
- 74 Cuadernas traseras fuselaje
- 75 Estabilizador estribor
- 76 Contrapeso
- 77 Timón profundidad estribor
- 78 Articulación timón profundidad
- 79 Compensador timón profundidad
- 80 Estructura larguero delantero deriva

- 93 Contrapeso
- 94 Estabilizador babor
- 95 Articulación timón profundidad
- 96 Larguero del estabilizador
- 97 Rueda de cola, escamoteable hacia adelante
- 98 Mecanismo retracción rueda cola
- 99 Varillas mando
- 100 Botellas oxígeno
- 101 Mamparo trasero
- 102 Tubo lanzamiento boyas D/F Schwan, boyas luminosas Lux y bengalas
- 103 Ametralladora MG 15 lateral de babor
- 104 Cajas munición (babor y estribor)
- 105 Puerta entrada
- 106 Ametralladora MG 15 ventral trasera
- 107 Ventanillas laterales góndola ventral
- 108 Puntos fijación larguero maestro al fuselaje
- 109 Bodega ventral armas
- 110 Góndola interna babor
- 111 Escapes
- 112 Flaps refrigeración



Focke-Wulf Fw 200 Condor



El avión de la ilustración, uno de los pocos Fw 200C-8/U10 construidos a principios de 1944, lleva todavía el código de cuatro letras correspondiente a la factoría, que sería sustituido por la combinación de letras y números propia de la Luftwaffe al ser entregado a la KG 40. Rasgos característicos de esta versión, la última de serie, eran la gran torreta HDL 151 dorsal, los dos misiles antibuque Hs 293A y el radar de búsqueda FuG 299 Hohentwiel. Este avión iba camuflado en verdes RLM 72 y RLM 73 en las superficies superiores, con azul RLM 65 en las inferiores.

Especificaciones técnicas

Focke-Wulf Fw 200C-3/U4 Condor

Tipo: bombardero de reconocimiento lejano

Planta motriz: cuatro motores de nueve cilindros en estrella BMW-Bramo 323R-2 Fafnir, de 1 200 hp de potencia unitaria nominal

Prestaciones: velocidad máxima 360 km/h; velocidad de crucero 330 km/h; techo de servicio 6 000 m; alcance 3 560 km; autonomía 14 horas

Pesos: vacío 17 000 kg; máximo en despegue 24 520 kg; carga alar neta 204,58 kg/m²

Dimensiones: envergadura 32,85 m; longitud 23,45 m; altura 6,30 m; superficie alar 119,85 m²

Armamento: cuatro ametralladoras MG 131 de 13 mm distribuidas entre los puestos de tiro dorsal y laterales, y una MG 131 o un cañón MG 151 de 20 mm en la sección delantera de la góndola ventral; su carga máxima ofensiva de 2 100 kg podía estar integrada por dos bombas de 500 kg, dos de 250 kg y doce de 50 kg

Escuadrones de la RAF

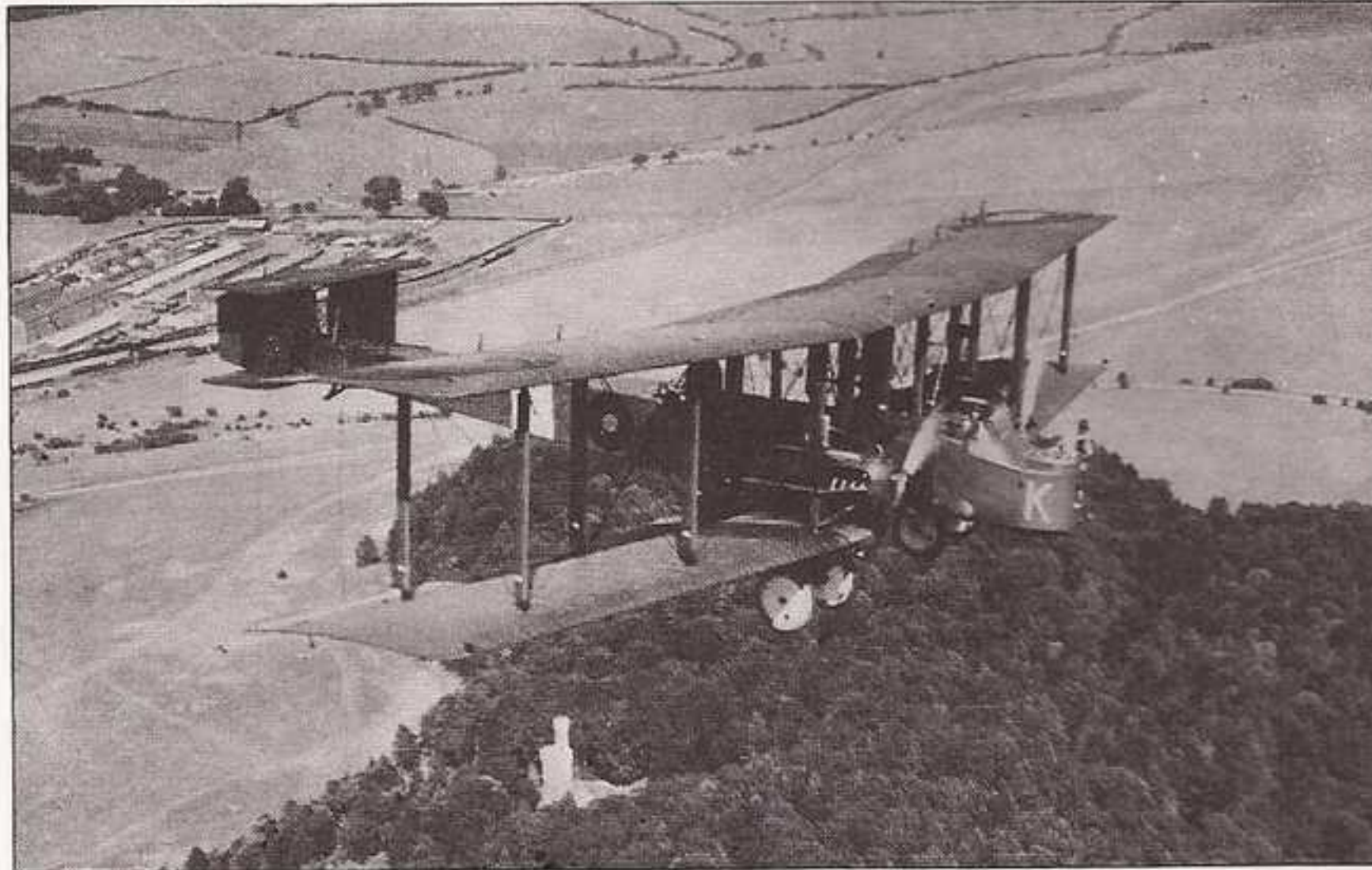
7.º Squadron



El 7.º Squadron tuvo un mal comienzo. Se formó el 1 de mayo de 1914 en Farnborough como escuadrón de reconocimiento y existió como tal sólo hasta el inicio de la I Guerra Mundial, en que fue disuelto entre diversos escuadrones destinados a Francia con el fin de proporcionarles así una mayor dotación, aérea y de tripulaciones. El 24 de septiembre de 1914 se formó de nuevo el 7.º Squadron en Farnborough, sirviendo como unidad de entrenamiento hasta el día de Año Nuevo, en que comenzó su conversión al R.E.5 para su posterior despliegue en el continente. En abril de 1915 fue enviado a Francia con este tipo de avión, junto con aparatos Vickers «Gunbus»; con estos modelos realizó principalmente salidas de reconocimiento, utilizando los Gunbus como cazas de escolta. En otoño de 1915 estos aparatos fueron sustituidos por el B.E.2c, el avión polivalente normalizado en las filas del RFC. Sin embargo, antes de esto, el capitán J. A. Liddell había obtenido la Cruz Victoria por haber regresado a su base en su R.E.5 y con su mecánico a bordo, aún hallándose mortalmente herido.

Las primeras misiones que el escuadrón encomendó al B.E.2c fueron de bombardeo y hasta 1916 el escuadrón no volvió a sus funciones fundamentales, como eran el reconocimiento y la observación artillera. Durante los dos años siguientes, éstas fueron las misiones habituales de la unidad, misiones que entrañaban un alto riesgo de derribo; en 1917 las bajas del escuadrón fueron muy numerosas. En junio de ese mismo año, el R.E.8 sustituyó al B.E.2 y esto hizo que el número de pérdidas se redujera considerablemente. Los objetivos del escuadrón continuaron siendo los mismos hasta 1918, cuando en la ofensiva alemana de marzo, la unidad era asignada a todas aquellas misiones que ayudasen a contener el avance del enemigo. Durante los meses finales de la guerra, el escuadrón añadió a sus cometidos el bombardeo nocturno, y fue destinado al extremo norte del frente Occidental en apoyo del Ejército belga. Asimismo, el escuadrón fue uno de los primeros en utilizar los enlaces de radio usándolos por primera vez operativamente en octubre de 1918.

Una vez hubo acabado la guerra, el



escuadrón se integró en el Ejército de Ocupación y pasó casi un año sirviendo en ese melancólico destino antes de volver a Gran Bretaña sin sus aviones y ser disuelto en Farnborough el último día del año de 1919.

Cuando el 1 de junio de 1923 se reformó el 7.º Squadron en Bircham Newton, se le encomendó un nuevo papel. Se trataba del bombardeo pesado, un cometido que el escuadrón desempeñó durante casi 40 años. Inicialmente, el escuadrón estuvo equipado con el Vickers Vimy, un bombardero bimotor que había entrado en servicio a finales de la I Guerra Mundial. Así pues, comenzó a actuar como un escuadrón de bombardeo. Sin embargo, Vickers tenía ya un nuevo modelo de reemplazo saliendo de las líneas de montaje de Weybridge, y en 1927 el escuadrón se trasladó a Worthy Down (Hampshire) para ser reequipado con los Vickers Virginia.

El oficial al mando era en 1927 el comandante de ala C.F.A. Portal, quien a comienzos de la II Guerra Mundial ascendió a comandante en jefe del Mando de Bombardeo y quien en 1940 se convirtió en el brillante jefe del Estado Mayor de la RAF, cargo que ostentó hasta el final de la II Guerra Mundial. En aquellos años, el 7.º Squadron se convirtió en el más importante escuadrón de bombardeo, ganando en varias ocasiones el Trofeo de Bombardeo Laurence Minot. En 1935 fue reequipado con el poco convencional Handley Page Heyford Mk II y posteriormente con el Heyford Mk III.

Con el esquema de expansión de la RAF a finales de los años treinta, el 7.º vio por dos veces como tenía que desprenderse de sus patrullas para formar nuevos escuadrones, originándose el 102.º en octubre de 1935 y el 76.º en abril de 1937. Fue en marzo de 1938 que el escuadrón se incorporó a la nueva era de los bombarderos monoplanos con tren de aterrizaje retráctil, anunciada por la llegada de los Armstrong Whitworth Whitley Mk II a su base de Finningley formando parte del 4.º Group. Estos aviones fueron retirados en la primavera de 1939 y el escuadrón pasó a volar en los Handley Page Hampden y Avro Anson; en junio se convirtió en un escuadrón de entrenamiento, y el 4 de

abril de 1940 se unió al 76.º Squadron para formar la 16.ª Unidad de Entrenamiento Operacional en Upper Heyford. El 30 de abril de 1940, se creó un nuevo 7.º Squadron en Finningley con aviones Hampden, pero sólo duró tres semanas antes de ser disuelto de nuevo.

Sin embargo, el 7.º Squadron estaba a punto de entrar en los momentos más importantes de su historia. En agosto de 1940 se reformó en Leeming, donde recibió el primero de la nueva generación de bombarderos cuatrimotores con los que el Mando de Bombardeo iba a embarcarse con éxito en la guerra aérea durante los cinco años siguientes. El modelo que recibió era el Short Stirling Mk I.

El Stirling se distinguía por un tren de aterrizaje retráctil tremendamente alto y complicado, y precisamente por ello se produjeron accidentes al aterrizar con fuerte viento cruzado. En octubre de 1940 el escuadrón se trasladó a su base operacional de Oakington, al norte de Cambridge (donde permaneció durante cuatro años y medio), y desde aquí empezó sus operaciones con una incursión sobre Rotterdam el 10 de febrero de 1941. Dos meses después también practicó algunas incursiones diurnas, pero normalmente estos aviones eran demasiado vulnerables de día y el escuadrón pasó a especializarse en los bombardeos nocturnos. En 1942, otra de sus nuevas misiones era la siembra de minas. En estas fechas, las pérdidas del escuadrón fueron aumentando a medida que las defensas nocturnas alemanas mejoraron. El Stirling tenía como

El 7.º Squadron fue parte integral de la reducida fuerza de bombardeo de la RAF durante los años veinte. Voló con los Vickers Virginia desde Worthy Down desde 1927 hasta 1935. El avión de la fotografía es un Mk X, el modelo más numeroso, y lleva los códigos y los tapacubos de las ruedas del color amarillo propio de la Patrulla B.

mayor obstáculo su bajo techo operacional, lo cual significaba que tenía que volar a través del fuego antiaéreo en lugar de sobrevolarlo. Ese mismo año, el 7.º fue elegido para formar parte de la nueva Fuerza Pathfinder para después convertirse en un grupo por sí mismo. Su nueva misión era localizar exactamente y marcar con bengalas los objetivos para los bombarderos que le seguían. Aquel año llegaron los Stirling Mk III, pero presentaban muy pocas mejoras respecto a los Mk I. Sin embargo, en 1943 el Stirling fue por fin sustituido por el Avro Lancaster, que proporcionó al escuadrón un gran estímulo.

El Lancaster podía transportar bombas de 1 814 kg, que fueron utilizadas en agosto contra la base experimental de Peenemünde. En 1944, sus objetivos estaban cada vez más relacionados con el «segundo frente», así como con la destrucción de las bases de las armas V. El escuadrón continuaba volando como unidad de guía Pathfinder llevando, sin embargo, también bombas además de las bengalas. Hacia finales de 1944 volvió de nuevo a las operaciones diurnas, en ayuda de las fuerzas en Francia y los Países Bajos, y continuó así hasta la victoria final en 1945.

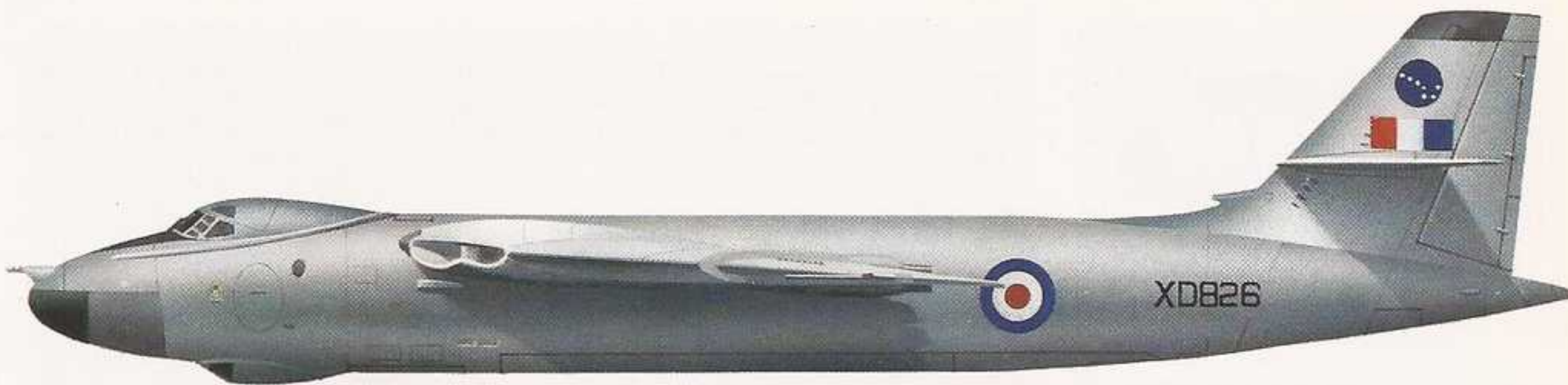
El escuadrón fue rápidamente preparado para tomar parte en la guerra de Extremo Oriente. Una vez reequipado con Lancaster, especialmente preparados para aquellos parajes, el escuadrón comenzó a entrenarse para sus misiones allí, sólo que el fin de las hostilidades se anticipó a su entrada

Aterrizaje en Kallang de uno de los Lancaster del 7.º Squadron durante la operación «Red Lion», a principios de 1947. El escuadrón fue destinado a la Tiger Force y dotado con Lancaster B.Mk 1 (FE) al final de la guerra europea. Este Lancaster lleva las superficies superiores blancas distintivas de los aviones de la Tiger Force (foto Imperial War Museum).



en acción. La unidad se mantuvo en la inmediata posguerra, con menores efectivos, como parte del reducido Mando de Bombardeo, volviendo al 3.º Group. En enero de 1947 voló a Singapur para participar en la operación de dos meses «Red Lion» y en los años posteriores tomó parte en destacamentos continentales periódicos y en ejercicios de navegación. En 1949 los Avro Lincoln sustituyeron a los Lancaster, y con ellos el 7.º volvió a lanzar bombas en operaciones bélicas. Esto es precisamente lo que sucedió cuando le tocó su turno en el destacamento Lincoln en Malasia para la operación «Firedog», la ofensiva aérea contra los guerrilleros comunistas. El escuadrón continuó volando con los Lincoln hasta 1956, siendo disuelto en Upwood el 1 de enero.

Diez meses más tarde, el escuadrón fue reformado y entró en la era de los bombarderos «V» el 1 de noviembre de 1956 en Honington. Ahora había de prepararse para su nuevo papel como parte de la fuerza de disuasión nuclear y acomodarse a las muy superiores prestaciones del bombardero a reacción Vickers Valiant. El escuadrón es-



El 7.º Squadron fue dotado a finales de 1956 con los Valiant, convirtiéndose en el sexto escuadrón de bombarderos V de la RAF. El avión ilustrado es el XD826, con el esquema metálico con el que fue entregado en 1957.

taba de nuevo en la primera línea de la fuerza de bombarderos de la RAF y así continuó, primero en Honington y después en Wittering, hasta que fue disuelto el 30 de setiembre de 1962.

Desgraciadamente, este fue el final de los 20 años de existencia operativa del 7.º Squadron. El 1 de mayo de 1970 el escuadrón se volvió a formar en St Mawgan como unidad de segunda fila para servir en misiones de remolque de blancos. Para ellas recibió varias versiones del English Electric Canberra, principalmente el TT.Mk

18. Este modelo utilizaba el blanco Rushton, con el que permitía que las dotaciones de las armas antiaéreas del Ejército y de la Armada disfrutasen de un entrenamiento más realista. También voló con los Canberra B.Mk 2 en el papel de remolque silencioso de blancos para entrenamiento de las estaciones de radar. Este trabajo prosaico, pero valioso, fue su cometido hasta finales de 1981, cuando el 7.º fue disuelto nuevamente, concretamente el 12 de diciembre en St Mawgan.

Afortunadamente, el escuadrón no permaneció mucho tiempo en el olvido y se volvió a formar el 2 de setiembre de 1982 en Odiham. De nuevo fue rehabilitado para una misión operativa, pero muy diferente a la de su larga historia de bombardeos, pues se convirtió en el segundo escuadrón equipado con helicópteros Boeing Vertol Chinook. Desde su creación, el escuadrón ha formado parte de los destacamentos enviados tanto a las islas Malvinas como a Chipre, siguiendo la tradición establecida por anteriores escuadrones.



Desde 1970 hasta 1981 el escuadrón proporcionó entrenamiento de tiro a los tres ejércitos utilizando varios Canberra, incluido el TT.Mk 18 que aparece en la fotografía. El WJ639 era único por llevar unos pequeños focos en unas carenas debajo de las góndolas de los motores con los que iluminar sus blancos Roushton.



El 7.º Squadron se ha convertido en un escuadrón de helicópteros medios, estacionado en la base de la RAF de Odiham y equipado con el Boeing Vertol Chinook. Durante 1984 el escuadrón efectuó operaciones de apoyo a las tropas británicas de la fuerza multinacional de paz en Beirut.

8.º Squadron



El 1 de enero de 1915 se formó en Brooklands el 8.º Squadron del RFC para servir en Francia. Fue totalmente equipado con aviones RAF B.E.2c y entrenado en Gosport y Farnborough antes de ir al frente Occidental en abril de 1915. Como la totalidad de los

anteriores escuadrones del RFC, su misión era básicamente el reconocimiento, y el 8.º se incorporó rápidamente a estas tareas. Sin embargo, pronto se le encomendaron misiones de reconocimiento estratégico, lo que suponía largos vuelos por detrás de las líneas enemigas, penetrando profundamente en territorio hostil. El cumplimiento de estas misiones con los aviones B.E.2c era pedir mucho de las tripulaciones, pero tuvieron que seguirse realizando durante el verano y el otoño.

Con el Año Nuevo llegaron nuevas necesidades y los largos vuelos fueron sustituidos en favor de deberes más normales de cooperación con el ejército, la observación artillera y del frente, así como patrullas de control durante las batallas de Somme y Arras en 1916. El escuadrón también tomó parte en incursiones de bombardeo táctico cuando la situación exigió tales medidas. Su base durante 1916 fue La Bellevue, pero en 1917 comenzaron de nuevo los traslados del escuadrón. Los B.E.2 fueron sustituidos durante aquel verano por los Armstrong Whitworth FK 8, y a medida que fue pa-



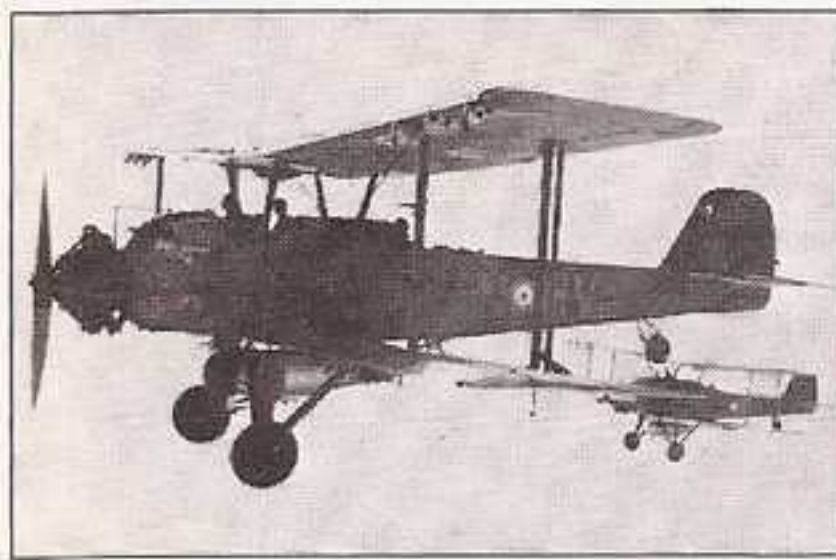
Un D.H.9A del 8.º Squadron en el que se observa el «8» alado, distintivo del escuadrón, es retirado de la zona de peligro mientras otro avión se consume en las llamas al fondo de la imagen, tras haberse incendiado espontáneamente debido al fuerte calor reinante en Hinaidi e Iraq.

sando el tiempo, el escuadrón se concentró más y más en salidas fotográficas, volando del amanecer al anochecer utilizando bengalas. En 1918 el escuadrón fue destinado al Tank Corps, concentrándose ahora en patrullas de contacto con carros de combate. De

ahí nacieron las patrullas contracarro, altamente peligrosas, que exigían volar a baja cota sobre el campo de batalla.

Cuando la guerra parecía tocar a su fin se decidió que el Bristol Fighter sería el avión encargado de la coope-

8.º Squadron (sigue)



Al estallar la guerra, el 8.º Squadron seguía volando con el Vickers Vicent, que retuvo con los Bristol Blenheim hasta marzo de 1942. Estos aviones estaban camuflados y llevaban las letras de identificación del escuadrón «HV».

ración con el ejército y por ello, tras el armisticio, el 8.º fue reequipado con ese modelo en Alemania. Sin embargo, y casi inmediatamente, el escuadrón fue reducido al cuadro de mando y volvió a Inglaterra sin aviones, siendo disuelto en Duxford el 20 de enero de 1920.

El 18 de octubre de 1920, el escuadrón se volvió a formar en Helwan (Egipto) y fue equipado con los de Havilland D.H.9A para cometidos generales y bombardeo. Al cabo de cuatro meses fue enviado a Iraq, donde formó parte de los pequeños contingentes de la RAF utilizados para patrullar el país. Allí se familiarizó con su material antes de ser destinado en 1927 a Adén. El 8.º Squadron siempre estará asociado con Adén, puesto que cuando se trasladó todo el Protectorado de Adén fue puesto al cuidado de la RAF para su seguridad. El 8.º Squadron era el elemento aéreo de esa seguridad y gracias a su experiencia el plan funcionó a la perfección. Toda el área quedó bajo control y en paz (relativa) a partir de entonces. En el plazo de un año, los eficaces «Nineacks» fueron sustituidos por los Fairey III F, y éstos a su vez por Vickers Vincent. El escuadrón permaneció en Adén durante 18 años sin interrupción y su ejemplo como fuerza de vigilancia sirvió para aplicarla en otras zonas y por otras fuerzas aéreas. Debido a las aventuras italianas en Abisinia, un destacamento de la unidad fue de Adén a la Somalia británica en 1935, para asegurarse de que los italianos no abrigasen ideas ambiciosas sobre el territorio somalí, ese destacamento permaneció allí durante 14 meses.

Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón se encontraba en proceso de reequipamiento con los Bristol Blenheims y su función primaria fue alterada inmediatamente. Su papel era ahora el reconocimiento costero, y sus aviones efectuaron largas patrullas navales alrededor del protectorado y del mar Rojo, combinándolas con patrullas antisubmarinas. El escuadrón también fue destacado a Somalia en 1940, efectuando una importante tarea de bombardeo en la campaña de África Oriental.

En mayo de 1942, el 8.º Squadron se convirtió totalmente en una unidad de reconocimiento marítimo, volando con los Lockheed Hudson y los Vickers Wellington, así como con los Blenheim. Ello resultó muy oportuno, puesto que ahora abundaban los convoyes regulares que iban de las costas orientales de África hasta Egipto, y que atraían sobre sí las iras de los submarinos en el océano Índico. En julio de 1943 el escuadrón descubrió y atacó a un submarino, reclamando su destrucción. Desde entonces se efectuaron continuas patrullas y en mayo de 1944 el 8.º compartió la destruc-



Probablemente el primer Liberator Mk 6 del 8.º Squadron, el KH303/G recibió todas las modificaciones necesarias para su servicio en Extremo Oriente como demuestra el código «SNAKE» pintado en el fuselaje (foto John D.R. Rawlings).

ción de un segundo submarino con otro escuadrón de Wellington. Ya no hubo más acción hasta el 1 de mayo de 1945. Por entonces el área bajo la responsabilidad del 8.º Squadron ya no era zona de guerra, así que el escuadrón fue disuelto.

Diez días después se volvió a formar en Jessore, cerca de Calcuta, al ser así designado el 200.º Squadron. Ahora volaba con los Consolidated Liberator, de nuevo para el reconocimiento marítimo, pero pronto se trasladó a Ceilán. Allí estuvo principalmente encargado de transportar víveres a las fuerzas de la guerrilla de Malasia y Sumatra, un trabajo peligroso pero vital para la consecución de éxitos en la guerra de la jungla. Esto continuó durante cuatro meses y entonces terminó la guerra. Al no resultar necesario, el escuadrón se disolvió el 15 de noviembre de 1945.

Los lazos entre el 8.º Squadron y



Un Hawker Hunter FGA Mk 9 del 8.º Squadron. Los Hunter del escuadrón fueron sus últimos aviones utilizados en el papel de vigilancia colonial, al que estuvo dedicado durante la mayor parte de los años cincuenta.



La insignia del 8.º Squadron es un homenaje a la larga permanencia del escuadrón en el suroeste de Arabia (foto Robbie Shaw).

Adén se estrecharon más el 1 de setiembre de 1946, cuando el 114.º Squadron fue numerado en Khormaksar 8.º Squadron. Ahora era un escuadrón de bombardero ligero, equipados con los de Havilland Mosquito FB.Mk6. Una vez más, el escuadrón debía centrar su atención en vigilar el protectorado y la seguridad de sus fronteras con el Yemen y los demás estados. Esta misión se llevó a cabo con los Hawker Tempest en 1947 y durante dos años más, y luego por el



El Bristol Brigand fue concebido como caza de torpedo para sustituir al famoso Beaufighter, pero entró en servicio como bombardero ligero en los escuadrones destinados a ultramar. El Brigand sustituyó a los Hawker Tempest en el 8.º Squadron y fue sustituido asimismo por los de Havilland Vampire.



Un de Havilland Venom FB Mk 4 con sus distintivos parcialmente cubiertos por las «frangas de Suez» aplicados a los aviones que participaron en la operación «Musketeer». Durante la campaña de Suez, el escuadrón operó desde Akrotiri, Chipre, regresando después a Adén, donde también entró en acción contra los insurgentes y fuerzas guerrilleras (foto Vic Flintham).

prestando sus servicios allí hasta que la RAF se retiró en 1971 y el 8.º Squadron se disolvió el 15 de diciembre de 1971. El siguiente periodo del 8.º Squadron comenzó el 8 de enero de 1972. Por primera vez en 52 años, vol-



El 8.º Squadron es actualmente la única unidad AEW (Airborne Early Warning) de la RAF. Se formó para esta tarea el 8 de enero de 1972 en la base de la RAF de Kinloss y fue dotado con el Avro Shackleton AEW Mk 2. El escuadrón fue reequipado con el Nimrod AEW Mk 3 y se trasladó a la base de la RAF en Waddington.

vía de nuevo a suelo británico. En Kinloss (Morayshire) recibió 12 Avro Shackleton AEW.Mk 2 especialmente modificados. Estos aviones estaban dotados con los radares de búsqueda que llevaban los Gannets de alerta temprana aerotransportada destacados a bordo de los portaviones de la Royal Navy. Así equipado, el 8.º

tenía la doble tarea de utilizar tripulaciones de operadores de radar y controladores de a bordo: debía tomar el puesto de los Gannet para convertirse en los ojos de la flota, para que pudiese ver más allá del horizonte, y también debía ser el medio de búsqueda aerotransportado del Mando de Caza, volando sobre el mar del Norte a fin

de localizar aviones enemigos que, procedentes de la URSS, se dedicasen a calibrar las defensas británicas. Pronto ésta se convirtió en su tarea más importante. Los Shackleton tenían ya en 1972 veinte años y a medida que pasó el tiempo los 12 aviones se convirtieron en seis. Así pues, cuando la Royal Navy necesitó urgen-

temente unas fuerzas de alerta temprana aerotransportada para servir en las islas Malvinas, el 8.º no tenía ni los aviones ni la capacidad de operar en la zona. Por ello, el escuadrón sería reequipado con los nuevos British Aerospace Nimrod AEW.Mk 3, aunque estos aparatos están sufriendo algunos retrasos en su desarrollo.

9.º Squadron



La radiotelegrafía se encontraba todavía dando sus primeros pasos cuando estalló la I Guerra Mundial, y sus posibilidades en el campo aeronáutico se hicieron pronto patentes. El cuartel general del RFC en Francia formó una Wireless Flight en Fère-en-Tardenois el 27 de septiembre de 1914, que debía estar a las órdenes directas del mando del RFC. El 8 de diciembre, época en que se encontraba en St Omer, esa patrulla original pasó a ser el 9.º Squadron. Su misión era enviar aviones en destacamento a escuadrones para colaborar con ellos en misiones de corrección del tiro artillero. Este método resultaba muy engorroso desde el punto de vista de organización, aunque las patrullas en destacamento solían cumplir bien con su trabajo, y el 22 de marzo de 1915 las patrullas fueron absorbidas por los escuadrones a los que estaban asignadas.

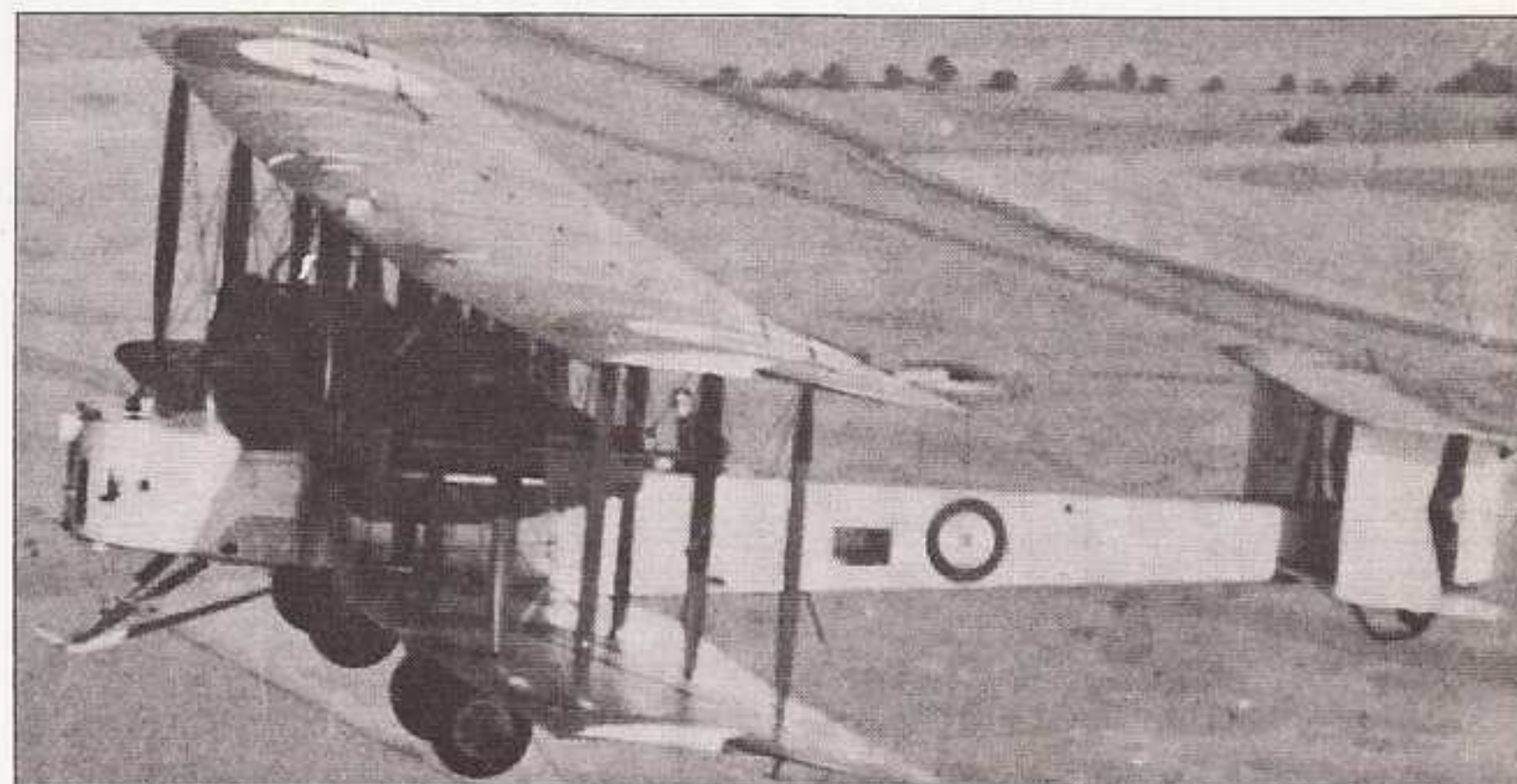
Uno de sus antiguos jefes de patrulla, el capitán H.C.T. Dowding reformó el 9.º Squadron en Brooklands el 1 de abril de 1915 con aviones Farman, Blériot y RAF B.E.2a, y durante algunos meses el escuadrón sirvió de Escuela de transmisiones. En julio se trasladó a Dover para entrar de nuevo en acción, teniendo como misión la de un escuadrón de defensa costera. Esto incluía la persecución de Zeppelines (pero siempre sin darles caza); el escuadrón hubo de sufrir frecuentes cambios de aviones, pero una vez estuvo completamente equipado con aparatos B.E.2c, el 12 de diciembre de 1915, se trasladó a St Omer. Una vez instalado en Bertangles, estuvo destinado a una misión semejante a la de los demás escuadrones del frente Occidental, efectuando patrullas de combate y posteriormente bombardeos. En 1916 el 9.º participó en la batalla del Somme. Durante la primavera, la unidad aumentó en número y estuvo muy ocupada en salidas de preparación, reconocimiento aéreo, fotográfico y acciones de contrabatería. Cuando se inició la ofensiva, a finales de junio, el 9.º tuvo una participación muy activa, especialmente en bombardeos, casi hasta finales de la bata-

lla, en noviembre. Las versiones posteriores del B.E.2 entraron en combate durante esa ofensiva, con los modelos B.E.2d y B.E.2e, siendo totalmente reequipado el escuadrón con este último.

En la batalla de Ypres, en la primavera de 1917, el 9.º colaboró con las unidades de caballería, elaborando tácticas que fueran adecuadas para estas formaciones. Por entonces, el escuadrón efectuaba algunas de sus misiones, principalmente incursiones de bombardeo, en formación con escultas procedentes de escuadrones de caza. En mayo, el primer R.E.8 se unió al escuadrón y durante el verano la unidad experimentó un incremento en el número de operaciones artilleras. En la segunda batalla de Ypres llevó a término numerosas patrullas de contacto, misiones en las que existía un peligro real de derribos por proyectiles artilleros. Durante la batalla, el escuadrón sufrió 57 bajas, 12 de las cuales causadas por armas británicas. En 1918, el 9.º pasó a efectuar bombardeos nocturnos, así como patrullas ofensivas durante los combates de primavera. Durante el último verano de la guerra, el escuadrón se ocupó casi exclusivamente de realizar incursiones de bombardeo táctico. En julio llegaron dos Bristol Fighter, que fueron utilizados para la cooperación artillera. Ésa fue la tónica hasta la llegada del armisticio, en que el escuadrón se integró en el Ejército de Ocupación en Ludendorf. Después de permanecer allí durante siete meses, retornó a Birmingham sin sus aviones y fue disuelto el 31 de diciembre de 1919.

El 1 de abril de 1924 el escuadrón se volvió a formar en Upavon como una unidad de bombardeo. Su nuevo equipamiento fueron los Vickers Vimy, y una vez llegados los aviones, el escuadrón se trasladó a su base permanente de Manston. En estos primeros días tomó parte también en entrenamientos, utilizando para esa tarea los Avro 504 K. A principios de enero de 1925 llegaron los primeros Vickers Virginia, y esos venerables bombarderos pintados completamente en color verde NIVO sirvieron en el escuadrón durante 11 años y medio: su familiar silueta fue común en los cielos de Kent. Durante la huelga general, el escuadrón operó más allá de Biggin Hill, llevando periódicos a Catterick.

En marzo de 1936 se produjo su reequipamiento con los Handley Page Heyford. En esta época, el escuadrón se encontraba en Irlanda del Norte, pero al cabo de poco tiempo se trasladó a su base permanente en Scampton. El entrenamiento pasó a tener ahora una mayor importancia, dado que Alemania se estaba rearmando con gran celeridad, y en 1938 el escuadrón pasó a formar parte del 3.º Group de Stradishall. A finales de enero de 1939, el 9.º Squadron llevó a cabo una importante tarea, la de ser el primer escuadrón usuario del novísimo bombardero Vickers Wellington. Su conversión fue rápida y el escuadrón pasó a ser operativo en junio, de



Cuando el 9.º Squadron fue reconvertido en 1924 en una unidad de bombardeo pesado recibió aviones Vickers Vimy. Estos aparatos se convirtieron en una visión habitual en la isla de Thanet, cuando operaban desde Manston como majestuosos pájaros plateados (foto John D.R. Rawlings).



Aviones Vickers Wellington Mk I del 9.º Squadron. El día siguiente del inicio de la guerra, a seis de estos aviones se les encomendó el bombardeo de barcos de guerra alemanes en Brunsbüttel, y dos de ellos resultaron derribados. Esta fotografía fue tomada justo antes del inicio de la guerra y los aviones llevan el famoso emblema del murciélago en el morro y las letras «KA» de identificación de antes de la guerra.

forma que cuando estalló la guerra con Alemania, una vez más el 9.º tomó parte en la primera incursión, el 4 de septiembre, contra Brunsbüttel: en el curso de esa acción se consiguió incendiar un barco, pero dos Wellington fueron abatidos. El escuadrón fue reequipado con aviones Wellington con torreta servoasistida (Mk IA), volviendo a las operaciones en noviembre, llevando a cabo salidas antibuque en el mar del Norte. En uno de estos ataques, el 18 de diciembre, cerca de Wilhelmshaven, se perdieron cinco Wellington. En la campaña noruega de abril de 1940, el escuadrón efectuó reconocimientos de la navegación e incursiones nocturnas contra Stavanger y otros objetivos.

Con el inicio de la lucha en el frente Occidental en mayo de 1940, el 9.º dedicó su atención a las regiones occidentales de Alemania, con los objetivos industriales del Ruhr como prioridad; ésta era un área con la que el escuadrón llegó a familiarizarse mucho durante el año siguiente. Asimismo, llevó a cabo ataques nocturnos contra las tropas alemanas que avanzaban hacia Francia y alrededor de Dunkerque. En el Ruhr se encontraban los

objetivos básicos del escuadrón, aunque también realizó visitas esporádicas a Berlín (empezando el 23 de septiembre) y Venecia en diciembre. A pesar del empeño puesto en las incursiones, éstas comenzaron a revelar ineficaces debido a las escasas ayudas a la navegación disponibles. Poco se pudo hacer en esos momentos y el escuadrón continuó volando y perdiendo aviones y hombres a cambio de muy pocos resultados. También se dedicó a incursiones nocturnas antibuque, a veces con mejores resultados. En junio de 1941 tuvo lugar otra incursión a la luz del día, pero dos de los cuatro aviones fueron abatidos sobre las costas francesas. A partir de entonces, las salidas sobre Alemania, noche tras noche, se convirtieron en la tónica de la unidad. En agosto de 1941 entraron en acción los Wellington Mk III, con mejores prestaciones, y en invierno de 1941-42 llegó al 9.º Squadron la primera de las nuevas ayudas a la navegación, en forma del «Gee».

La primera operación con este aparato tuvo lugar el 9 de marzo, cuando el escuadrón señalizó las instalaciones Krupp de Essen con bengalas. Con este sistema el escuadrón comenzó a

9.º Squadron (sigue)

llevar a cabo incursiones más efectivas, pues además ahora podía utilizar las nuevas bombas de 1 814 kg. Las incursiones continuaron hasta agosto, cuando el escuadrón fue retirado de las operaciones. Fue transferido del 3.º al 5.º Group y se trasladó a Waddington, donde inició la conversión a los Avro Lancaster. Su primera misión con el nuevo modelo fue el 10 de setiembre contra Düsseldorf. Además de mejorar su capacidad de ofensiva nocturna, el escuadrón practicó también misiones diurnas, como la incursión del 17 de octubre contra Le Creusot, una incursión en la que participaron 90 aviones de diversos escuadrones. Pero ello fue sólo una excepción; algo más seria fue la ofensiva nocturna contra Alemania e Italia. A lo largo de 1943 los ataques tenían como objetivo la industria alemana, pero en 1944 comenzaron a orientarse cada vez más contra el «segundo frente», siendo los objetivos en Francia cada vez más frecuentes. Éste fue el caso de las incursiones contra los emplazamientos de las V-1 cuando esta arma de represalia comenzó a ser utilizada y dirigida contra Londres. Durante el verano, el escuadrón fue destinado a una misión especial: se unió al 617.º Squadron para una incursión singular contra el *Tirpitz*, fondeado en Noruega, con bombas «Tallboy». Ello suponía volar a la URSS y partir para la misión desde una base soviética. Muchos aviones se perdieron durante el camino debido al mal tiempo meteorológico y a la falta de radiobalizas soviéticas. Se ejecutó una incursión el 15 de setiembre, pero las nubes y cortinas de humo oscurecieron el objetivo. En noviembre se efectuó otro intento desde Lossiemouth, ya que el *Tirpitz* se hallaba ahora más cerca de Gran Bretaña. Esta vez tuvieron éxito y el *Tirpitz* fue hundido. Además, el escuadrón lanzó también «Tallboy» sobre la presa de Sorpe en salidas diurnas, escoltado por cazas. Por entonces, el escuadrón lanzaba regularmente bombas de 5 440 kg, incluso contra los objetivos industriales. Durante un ataque contra el canal Dortmund-Ems, el 1 de enero de 1945, el sargento de patrulla G. Thompson ganó para el escuadrón su única Cruz Victoria al rescatar a dos artilleros de sus torretas en llamas al ser alcanzado su avión por dos proyectiles antiaéreos.

Las «Tallboy» eran utilizadas ahora contra los abrigos de submarinos en Bergen y Farge, y el escuadrón continuó bombardeando hasta el final de las hostilidades, siendo su última incursión una operación «Tallboy» contra el refugio de Hitler de Berchtesgaden. Inmediatamente después de la rendición alemana, el escuadrón co-

menzó a prepararse para servir en Extremo Oriente con la Tiger Force, reequipado ahora con Lancaster Mk VII. A pesar del final de la guerra, el escuadrón se trasladó a la India el primero de enero de 1946 en previsión de revueltas en el subcontinente, permaneciendo allí hasta abril. A su regreso, el 9.º se trasladó a Binbrook, donde permaneció durante 13 años. Al poco tiempo de su llegada comenzó a reequiparse con el Avro Lincoln, avión con el que voló durante seis años, participando en destacamentos regulares a la Zona del Canal, en Egipto. En 1949, el escuadrón efectuó una gira de buena voluntad por Paquistán.

En mayo de 1952 el escuadrón inició la conversión a los bombarderos a reacción English Electric Canberra, efectuando un rápido entrenamiento con estos relativamente poco complicados aviones. Pronto comenzaron sus despliegues en ultramar, a Suecia en junio de 1954 y a África Occidental al año siguiente. Sólo tres semanas después de esta gira, el 9.º se dirigió a Malasia para participar en la operación «Firedog», así como a una gira de buena voluntad a las Filipinas. En octubre tuvo lugar otro despliegue operativo, a Hal Far (Malta), desde donde el escuadrón tomó parte en los bombardeos sobre Egipto durante la campaña de Suez. Así pues, el 9.º operando desde Binbrook y posteriormente desde Coningsby, voló con los Canberra hasta su disolución el 13 de julio de 1961.

El 9.º Squadron se volvió a constituir en Coningsby el 1 de marzo de 1962 para formar parte de la fuerza Vulcan, volando con Avro Vulcan B.Mk 2 destinados originariamente a utilizar el misil Skybolt, pero éste fue cancelado. Con esos aviones la unidad se especializó en salidas a baja cota desde Cottesmore, y en 1969 se trasladó a Chipre con el 35.º Squadron para formar el Ala de Bombardeo de Oriente Medio. Asignado al CENTO, el escuadrón sirvió en esta zona durante seis años hasta que la RAF retiró sus fuerzas operativas de Chipre. El 9.º Squadron se unió al Ala Waddington, con la que sirvió hasta el 29 de abril de 1982, año en que el escuadrón fue disuelto.

Sin embargo, hoy el 9.º tiene el privilegio de ser el primer escuadrón operativo con una nueva generación de aviones de la RAF, tal como ya ocurrió con los Wellington. El nuevo avión es el Panavi Tornado GR.Mk 1, y su nuevo emplazamiento es Honington, una de las bases del escuadrón durante la guerra. Allí se volvió a formar el 1 de junio de 1982 y desde entonces se ha situado en un primer plano de eficacia de la nueva fuerza de interdicción de la RAF.



El Lincoln SX958 «WS-G» despegando de Binbrook en junio de 1950. El 9.º Squadron fue uno de los equipados con el Lincoln y basados en Binbrook, y fueron la vanguardia del Mando de Bombardeo hasta la llegada de los Canberra y Washington. El 9.º Squadron abandonó el Lincoln en mayo de 1952 tras seis años de empleo.



Durante el invierno, Binbrook suele estar nevado: en la foto, dos tripulantes del 9.º Squadron lanzándose bolas de nieve junto a sus Canberra B.Mk 6. El emblema del murciélago se puede distinguir en las derivas de los aviones. Esto sucedía en 1956, justo antes de una gira por Nigeria escoltando a la reina y al duque de Edimburgo.



Un Tornado GR.Mk 1 del 9.º Squadron; el escuadrón recibió el Tornado durante el mes de junio de 1982. La similitud del emblema del escuadrón con el usado por el personaje de Batman de la TV ha ocasionado que las instalaciones del escuadrón sean apodadas «Gotham City» (foto Malcolm English).



10.º Squadron

El 10.º Squadron se formó en Farnborough el 1 de enero de 1915 a partir del 1.º Reserve Squadron (una unidad de entrenamiento) de Farnborough. Tardó seis meses en convertirse en una fuerza operativa y entonces se trasladó a Francia para entrar en combate. Como otras unidades, su misión primaria era la de reconocimiento y cooperación con la artillería; su primera gran intervención tuvo lugar en la batalla de Loos en otoño; de ahí fue destinado al Indian Corps. En 1916 el escuadrón comenzó a abandonar las acciones de reconocimiento, dedicándose en exclusiva a la cooperación con el ejército, lo que im-

plicaba principalmente salidas de corrección artillera intercaladas con bombardeos.

En 1917 fue reequipado con los Armstrong Whitworth F.K.8, que le permitieron intensificar sus misiones de cooperación con las fuerzas de tierra, teniendo una gran participación en marzo y abril de 1918 en la ofensiva alemana y la retirada, efectuando constantes apoyos a la artillería, reconocimientos fotográficos, ataques a trincheras y patrullas de contacto. El escuadrón continuó con estas misiones durante 1918.

Al terminar la guerra, el 10.º Squadron fue una más de las muchas uni-

dades sobrantes, así que en febrero de 1919 fue reducido al cuadro de mando y regresó a Inglaterra para ser disuelto en Ford a finales de año.

Cuando la fuerza de bombardeo de la RAF inició su limitada expansión a finales de los años veinte, el 10.º Squadron se volvió a formar en Upper Heyford el 3 de enero de 1928 para operar con el Handley Page Hyderabad, una versión de bombardeo del avión comercial W.8 utilizado por Imperial Airways. Handley Page mejoró su modelo con el Hinaidi, con motores Bristol Jupiter en lugar de Napier Lion, y este modelo se incorporó al 10.º Squadron en 1930. A finales de

10.º Squadron (sigue)

los años treinta apareció en escena otro bombardero Handley Page, el Heyford, que se unió al escuadrón en 1934, convirtiéndolo en la segunda unidad que disponía de estos aviones. Esto dio al escuadrón mejores posibilidades, pero seguía sin ser todavía el tipo de avión con el que el escuadrón podía ir seguro a la guerra. A comienzos de 1937 el escuadrón entró en la era moderna al recibir el primer Armstrong Whitworth Whitley directamente de la fábrica de Coventry. Poco antes de la II Guerra Mundial el escuadrón, formando parte ahora del 4.º Group de Yorkshire, recibió el Whitley con motor Merlin e inició los lanzamientos de propaganda en la noche del 8 de septiembre de 1939. Durante aquel duro invierno, el escuadrón sobrevoló la práctica totalidad de Alemania sin lanzar otra cosa que octavillas, pero así empezó a aprender a navegar sobre territorio enemigo y de noche. El 19 de marzo de 1940 lanzó sus primeras bombas, sobre la base de hidroaviones de Hornum. En junio el escuadrón bombardeó objetivos en Italia, después de que ese país declarara la guerra, y seguidamente entró a participar en la ofensiva nocturna contra Alemania que siguió a la evacuación de Dunkerque.

El Whitley tenía una buena autonomía y una aceptable carga de bombas, pero era lento y pesado, y en 1941 resultaba ya muy poco eficaz ante las cada vez mayores defensas antiaéreas y de caza nocturna alemanas. Por ello, a finales de año el escuadrón se reequipó con el nuevo bombardero cuatrimotor Handley Page Halifax. Al poco de ser declarado operativo, el escuadrón fue destacado a Lossiemouth para actuar contra el *Tirpitz*, en el fiordo de Trondheim. El escuadrón consiguió sobrevivir, mal parado, de esa misión. Al cabo de un tiempo la unidad envió un poderoso destacamento a Palestina, desde donde atacó Tobruk utilizando bases avanzadas egipcias, antes de trasladarse a Fayid en septiembre para ser absorbido por el 462.º Squadron australiano.

Mientras esto ocurría, en agosto de 1942 el escuadrón se trasladó a Melbourne (Yorks), que pasó a ser su base exclusiva hasta el final de la guerra. Las operaciones continuaron, siendo de nuevo el Ruhr el principal objetivo del 10.º. Cuando llegó el invierno, el escuadrón efectuó salidas periódicas sobre el norte de Italia llevando un pequeño cargamento de bombas por encima de los Alpes. La otra misión del escuadrón era el minado, conocido como «jardinería», que pasó a ser el cometido asignado a sus aviones cuando no debían atacar ningún objetivo concreto en Alemania. En 1943 se introdujeron mejoras en el Halifax, tanto en el armamento como en el control direccional. Al mismo tiempo, la unidad se convirtió en un escuadrón de tres patrullas, lo que facilitó que cada noche pudiera salir una considerable fuerza hacia el continente. Durante todo el año el escuadrón se mantuvo ininterrumpidamente en la brecha, aumentando la lista de los «no regresados».

El siguiente paso del 10.º fue la recepción, en marzo de 1944, del Halifax Mk III con motores Hercules, en el que se incorporaban todos los avances introducidos en el Halifax y una mejora en la potencia motriz. En 1944 también se produjeron variaciones en la actividad del escuadrón, pasando a atacar objetivos en Francia en preparación del Día D. Esta operación también hizo necesaria la participación del escuadrón en algunas incursiones

diurnas, lo que era totalmente nuevo para el 10.º. El mayor problema de esas incursiones era el fuego antiaéreo, y sus bajas fueron similares a las de los ataques nocturnos. Ésta fue la tónica general hasta el final de la guerra: la ofensiva nocturna con una serie de operaciones diurnas cuando eran necesarias. A un mes vista de la rendición alemana el 10.º Squadron fue destinado al Mando de Transporte y reequipado con Douglas Dakota. Después de cuatro meses de entrenamiento el escuadrón voló a la India, pero demasiado tarde para entrar en acción. En su defecto, el escuadrón sirvió en las rutas de transporte al Extremo Oriente así como en operaciones de apoyo al Ejército, recibiendo algunos Halifax para el transporte pesado y lanzamiento de paracaidistas. La independencia llegó en 1947 y el 10.º Squadron fue disuelto.

Once meses después, el 238.º Squadron de Oakington, otra unidad equipada con el Dakota, fue rebautizado 10.º Squadron, y el nuevo «Shiny Ten» fue enviado directamente al siguiente punto conflictivo, Berlín. La operación «Plainfare» absorbió la mayor parte de la actividad del escuadrón en los 15 meses siguientes a su nueva existencia, siendo destacado a Alemania para el Puente Aéreo. Una vez se hubo completado con éxito esta operación, se produjo un excedente de escuadrones de transporte en la RAF, lo que ocasionó la nueva disolución del 10.º Squadron, en Oakington, el 20 de febrero de 1950.

Con la expansión del Mando de Bombardeo en la era del reactor, el 10.º Squadron volvió a formarse como parte del Ala Scampton, siendo equipado con los English Electric Canberra el 15 de enero de 1953. El escuadrón se entrenó con su nuevo modelo efectuando numerosos vuelos de larga distancia, y se trasladó a Honington dos años después. De ahí fue destinado a Chipre en 1956 y dirigió la primera incursión sobre Egipto durante la campaña de Suez, bombardeando el aeropuerto de Almaza. Una vez hubo terminado esta operación, el 10.º volvió a Honington y fue de nuevo disuelto el 15 de enero de 1957.

De la misma manera que fue de las primeras unidades en utilizar el Whitley 20 años atrás, ahora el escuadrón se volvió a formar en Cottesmore el 15 de abril de 1958 para iniciar su conversión al tercero de los bombarderos V, el Handley Page Victor B.Mk 1. Ahora formaba parte de la fuerza de disuasión nuclear de Gran Bretaña, encuadrado en el Ala Cottesmore. Durante seis años se mantuvo en las Quick Reaction Alerts, preparado para responder a cualquier acción hostil. Sin embargo, en 1964, cuando se produjo el abandono del Valiant en su papel de avión cisterna y se decidió utilizar el Victor B.Mk 1 para esa tarea, el 10.º Squadron fue disuelto el 1 de marzo de 1964 en Cottesmore.

El siguiente período operacional del escuadrón fue, y sigue siéndolo, el más prestigioso en su carrera. El 1 de julio de 1966 el 10.º Squadron fue reconstituido en la base de Brize Norton para utilizar los Vickers VC.10 que la RAF acababa de adquirir. Con ellos, la unidad se convirtió prácticamente en una aerolínea comercial, equipada con una flota de 14 aviones de ascendencia civil para efectuar misiones de transporte a nivel global. Así ha sido desde entonces: distintas personalidades, miembros de la familia real y del gobierno se han servido del escuadrón en sus visitas a ultramar y viajes diplomáticos, aunque también el escuadrón



Un Handley Page Hinaidi del 10.º Squadron. El Hinaidi era una modificación del Hyderabad, a su vez una conversión del W.8 utilizado por Imperial Airways. Este Hinaidi lleva el emblema del escuadrón en el morro.



El personal de tierra se afana en preparar un Halifax Mk II del 10.º Squadron para una nueva operación nocturna. El 10.º recibió los Halifax en 1941 y los utilizó hasta el final de la guerra europea, en que fue disuelto.



El 10.º voló con los Canberra B.Mk 2 encuadrado en las alas Scampton y Honington. Este avión lleva tanto el «Speedbird» de Scampton, en el morro, como el faisán de Honington, en la deriva, y presenta el esquema negro y gris original.



Fotografiado en su aproximación a Kai Tak, uno de los VC10 C.Mk 1 del 10.º Squadron. Esta unidad opera a nivel planetario transportando tanto mercancías, como pasajeros y personalidades, incluidos miembros de la realeza y políticos. Todos sus aviones llevan nombres de pilotos de la RAF condecorados con la Cruz Victoria (foto Crow Copyright).

ha desempeñado cometidos de transporte general. Ha servido en el marco de las Naciones Unidas en períodos de crisis, como la evacuación de refugiados en Angola; desde la desaparición

de los escuadrones equipados con los de Havilland Comet y Bristol Britannia, el 10.º Squadron se ha convertido en la única unidad de transporte lejano a disposición de la RAF.

11.º Squadron



Prácticamente todos los escuadrones del RFC fueron creados con la intención de dedicarlos a misiones de reconocimiento aéreo y tareas generales de cooperación. En la época en que se creó el 11.º Squadron en Netheravon, el 14 de febrero de 1915, la guerra aérea se había desarrollado hasta tal extremo que ya se utilizaban aviones de caza (conocidos entonces como *scouts*), por lo general asignados a los distintos escuadrones de reconocimiento. El caso del 11.º fue totalmente diferente, ya que fue concebido desde un principio como un escuadrón de caza, con la misión de atacar y destruir otros aviones. Para ello, fue dotado inicialmente con los biplaza propulsores Vickers F.B.5 «Gunbus».

El escuadrón se trasladó a Francia en julio, comenzando a operar al cabo de cuatro días de su llegada. La unidad recabó un éxito inmediato.

La supremacía del Gunbus no duró mucho, y en la primavera de 1916 se convirtió en uno de los objetivos preferidos de los Fokker Eindecker alemanes. Así pues, el 11.º fue dotado con los Nieuport, Bristol y RAF F.E.2b en un esfuerzo por mantener la superioridad aérea. El F.E.2b fue el avión base del escuadrón hasta principios de 1917, momento en que el escuadrón fue destinado a tareas de reconocimiento y fotografía hasta que se dispusiese de un avión de caza más adecuado. En el caso del 11.º Squadron, ello sucedió en junio de 1917, cuando fue dotado con los Bristol Fighter. Estos aviones biplaza permitieron que la unidad pudiese volver a las misiones de patrulla, y en poco tiempo comenzó a aumentar el número de sus victorias. Los sensatos pilotos alemanes trataron al Bristol Fighter con el respeto que merecía, pues el escuadrón había desarrollado eficaces tácticas defensivas contra los cazas enemigos. Uno de los primeros ases, el teniente A.E. McKeever, pertenecía al 11.º Squadron y consiguió la mayoría de sus 30 victorias a los mandos del Bristol. El escuadrón también efectuó algunos ataques al suelo, principalmente durante la ofensiva alemana de la primavera de 1918, pero por lo general su actividad se centró en las patrullas ofensivas durante el último verano de la guerra. Una vez concluidas las hostilidades, el escuadrón se dedicó a tareas de ocupación hasta septiembre de 1919, en que fue reducido al cuadro de mando y volvió a Inglaterra, donde fue disuelto en Scopwick (Sealand) el último día del año.

El escuadrón se formó de nuevo en Andover el 15 de enero de 1923 como unidad de bombardeo ligero, volando inicialmente en los de Havilland D.H.9A para entrenarse en su nuevo

papel. Los D.H.9A fueron sustituidos por los Fairey Fawn en 1925, año en que el escuadrón se estableció en Netheravon. Tres años después, los Fawn cedieron su puesto a los Hawker Horsley, lo que supuso un evidente paso adelante. Sin embargo, el 11.º sólo voló con el Horsley durante un año, ya que a finales de diciembre se decidió que el escuadrón debía desplazarse a ultramar para aumentar el despliegue de la RAF en la India. El 22 de enero de 1929 se estableció en Risalpur y fue equipado con los Westland Wapiti Mk IIA, el modelo más profusamente utilizado en la frontera del noroeste. El escuadrón comenzó rápidamente a operar, principalmente en patrullas destinadas a impedir que las tribus hostiles invadiesen las aéreas fronterizas, volando entre desfiladeros y sobre un terreno que significaba que cualquier tipo de aterrizaje forzoso acabase en desastre. Como parte de la 1.ª Ala (India), el escuadrón fue dotado en 1932 con bombarderos diurnos Hawker Hart, que fueron utilizados durante siete años. Equipado con estos efectivos aviones, el 11.º fue capaz de llevar a cabo todas las misiones relacionadas con las patrullas fronterizas.

Singapur

Dos meses antes de iniciarse la II Guerra Mundial, el escuadrón fue dotado con Bristol Blenheim. Su período de conversión fue muy breve y cuando ésta concluyó la unidad fue enviada a Singapur para fortalecer aquella guarnición, permaneciendo allí durante ocho meses. En abril de 1940 volvió a la India, pero al poco tiempo fue trasladado a Sheikh Otham (Adén) para reforzar a la RAF a raíz de que Italia hubiese entrado en guerra. Inmediatamente, el escuadrón se vio envuelto en la campaña del África Oriental, bombardeando objetivos italianos en Abisinia y Eritrea con cierto éxito. Se trasladó a Egipto en noviembre y acababa de entrar en operaciones en el desierto occidental cuando fue trasladado de nuevo, esta vez a Grecia, que había sido invadida por los italianos. En Grecia el escuadrón voló con los Blenheim Mk IV y fue en los primeros meses de 1941 cuando, ante el incremento de la actividad bélica, tuvo que evacuar a Creta y luego a Palestina, donde dispuso del tiempo suficiente para recuperar su pleno potencial de combate. Ahí, el escuadrón tomó parte en la campaña de Siria en el verano de 1941, antes de trasladarse a Iraq y volver posteriormente a Egipto a tiempo para participar en el avance triunfante por el desierto durante el invierno de 1941-42. Participó en algunos bombardeos, muy a menudo a baja cota, contra las fuerzas enemigas que se batían en retirada.

Se retiró del desierto occidental en febrero de 1942 y se trasladó efectuando varias escalas a Ceilán, donde se unió a la lucha contra los japoneses. Su primera intervención tuvo lugar cuando los portaaviones japoneses atacaron Colombo, en Pascua. El escuadrón efectuó dos intentos de bombardear la flota enemiga. En el segundo logró localizar la flota y bombardearla sin éxito, ante la intensidad del fuego antiaéreo y del ataque de los cazas enemigos, perdiendo cinco Blenheim. Posteriormente, el escuadrón estuvo inactivo durante casi un año, en que se trasladó al frente de Birmania para operar contra los japoneses. Su actuación fue efímera y el escuadrón se retiró a la India a finales



Uno de los periodos más duros del 11.º Squadron se dio desde 1928 a 1940, periodo en el que efectuó constantes patrullas sobre la frontera noroeste de la India, primero con los Wapiti y después con los Hawker Hart, uno de los cuales podemos observar en la fotografía. Las dos franjas rojas alrededor del fuselaje eran un símbolo de identificación del escuadrón (foto Bruce Robertson).



Un de Havilland Venom FB Mk 1 despegando de la base de Wunstorf. El 11.º fue el primer escuadrón dotado con el Venom y lo utilizó durante cinco años. Inicialmente se le identificó por las letras «L-A» (foto Bruce Robertson).



Después de que el 11.º Squadron se disolviera en enero de 1966, su número fue utilizado como identificación por la 228.ª OCU de Leuchars, la unidad de conversión al Javelin. Como se observa en la fotografía, el símbolo del 11.º Squadron era empleado por los Javelin y Canberra, así como por un Valetta utilizado por la unidad.

de 1943 para reequiparse como unidad de caza y ataque al suelo. El 1 de diciembre de 1943 el escuadrón se unió a la 243.ª Ala en Lalmai, equipado con los Hawker Hurricane Mk IIC, y entró en acción el último día del año. Sus operaciones incluían la escolta de los bombarderos Vulture Vengeance y el bombardeo de las posiciones enemigas, así como tareas de interceptación para rechazar las incursiones de los aviones japoneses. A medida que se acercaba 1944, se dedicó cada vez más a las salidas «Rhubarb», misiones a baja cota en busca de objetivos de fortuna. De abril en adelante participó en la lucha del Imphal, enviando un destacamento al mismo Imphal; también voló en estre-

cha colaboración con el ejército en Kohima, manteniendo sus aviones en el aire, listos para atacar cualquier objetivo. Durante todo aquel año, el escuadrón entró ininidad de veces en acción, y el 7 de noviembre fue el primer escuadrón de la RAF que volvió a una base en Birmania, instalándose en Tamu. Desde entonces, las operaciones continuaron siendo constantes y no fue hasta abril de 1945 que empezó a entereverse su final. En mayo, justo después del cese de las hostilidades, el escuadrón fue reequipado con los Supermarine Spitfire.

Con los Spitfire, la unidad se embarcó en el HMS *Trumpeter* con destino a Singapur, trasladándose luego a Malasia en 1946. Esto duró cinco



Recepción de combustible por parte de un BAC (EECo) Lightning F.Mk 6. El 11.º Squadron fue la segunda unidad receptora de la variante F.Mk 6 y actualmente representa la mitad de la única ala de Lightning de la RAF, en Binbrook. El Lightning es el caza más veloz de la RAF hasta la fecha y sigue siendo un medio efectivo y valioso de las defensas británicas (foto Malcolm English).

meses, tras los cuales el 11.º Squadron pasó a formar parte del ala de caza destinada a tareas de ocupación en Japón. El 11.º Squadron permaneció en Japón hasta el 23 de febrero de 1948, en que fue disuelto en Miho.

El 4 de octubre de aquel año, el escuadrón recuperó su papel de bombardeo ligero cuando el 107.º Squadron fue redenominado como 11.º en

Wahn, Alemania. Ahora volaba con el de Havilland Mosquito FB.Mk 6, formando parte de las fuerzas aéreas de ocupación británicas. Dos años después, encuadrado en el ala de Celle, se le encomendó de nuevo un papel de caza y ataque, y fue equipado con el de Havilland Vampire FB.Mk 5. Desempeñó este papel como parte de la RAF en Alemania



El símbolo de las dos águilas conmemora los primeros cazas biplazas del escuadrón, además de simbolizar la velocidad y la fuerza. Los colores de la unidad son un rectángulo negro y amarillo (fotos Bruce Robertson).

durante siete años, permaneciendo la mayoría del tiempo en Wunstorf. Los Vampire fueron sustituidos por los de Havilland Venom y el 11.º alcanzó un alto nivel de preparación en ese modelo. La publicación del Libro Blanco de Duncan Sandys en 1957, que apuntaba hacia la reducción de las fuerzas convencionales de la RAF, obligó a la disolución del ala de Wunstorf, y del 11.º Squadron el 10 de noviembre de 1957. Con el fin de mantener un 11.º Squadron en la RAF, el 21 de enero de 1959 se otorgó el nombre de esa unidad al 256.º Squadron. Se trataba ahora de un escuadrón de caza todo-tiempo, con la misión de repeler cual-

quier penetración sobre el espacio aéreo alemán desde el Este. Inicialmente estuvo equipado con el Gloster Meteor NF.Mk 11, y a inicios de 1960 recibió el Gloster Javelin, volando en los seis años siguientes con versiones sucesivas del modelo y permaneciendo constantemente en alerta operativa. Fue disuelto de nuevo el 12 de enero de 1966.

El actual 11.º Squadron se volvió a formar en Leuchars el 1 de abril de 1967 y fue equipado con BAC Lightning F.Mk 6, con los que ha servido desde entonces en la defensa de Gran Bretaña, pero en un futuro no muy lejano serán sustituidos por los Tornado ADV.

12.º Squadron

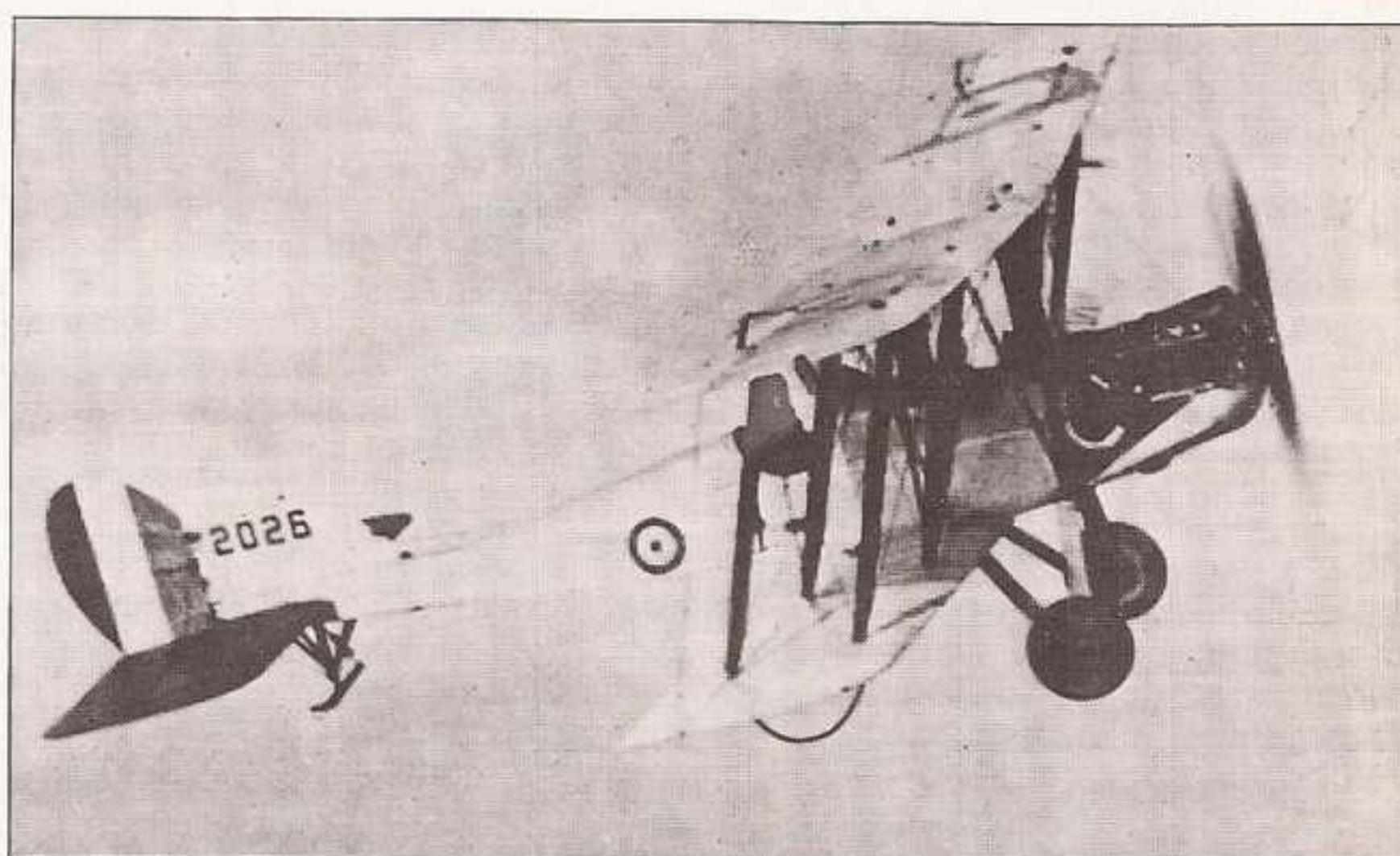


Cuando comenzó a constatar que la I Guerra Mundial no acabaría para Navidades, como se había calculado, se produjo una gran expansión del RFC y en los primeros dos meses de 1915 se crearon ocho nuevos escuadrones. Uno de ellos era el 12.º Squadron formado a partir del núcleo básico que había dejado el 1.º Squadron de Netheravon al marchar a Francia en febrero de 1915. Estuvo equipado inicialmente con los Voisin y RAF B.E.2b, pero cuando en setiembre se mudó a Francia estaba ya totalmente dotado con aviones B.E.2c. La primera tarea del escuadrón en Francia fue su asignación al cuartel general del RFC como unidad de reconocimiento a larga distancia.

En 1916, el 12.º abandonó el cuartel general y se unió al VI Cuerpo, cambiando su tarea por la propia de una unidad de cooperación y efectuando correcciones artilleras, patrullas de contrabatería, patrullas tácticas y todas las que su papel exigía. En la batalla de Arras, el escuadrón se encargó de misiones fotográficas cubriendo la totalidad de su sector.

Afortunadamente, el escuadrón se había reequipado con los aviones RAF R.E.8 cuando se produjeron los combates de Ypres y Cambrai, disfrutando así de una mayor posibilidad de éxito. Hacia finales de aquel año, el escuadrón volaba día y noche efectuando incursiones de bombardeo nocturno además de su tarea de cooperación. Durante la ofensiva alemana de primavera de 1918, el escuadrón sufrió graves pérdidas al llevar a cabo intensas patrullas de contacto a baja cota contra las tropas alemanas. En esta época, el 12.º aumentó su potencial al recibir el Bristol Fighter, que fue utilizado concretamente en la corrección del tiro de la artillería de largo alcance, ya que, al ser un caza, podía hacer frente mucho mejor a los aviones enemigos que el R.E.8. El escuadrón participó activamente hasta la llegada del armisticio. Cuando éste se produjo, fue destinado al Ejército de Ocupación, con el que sirvió hasta el 27 de julio de 1922, en que fue disuelto en Bickendorff. Fue el último escuadrón de la RAF desplegado en Alemania hasta 1945.

El 12.º Squadron se volvió a formar el 1 de abril de 1923 en Northolt como unidad de bombardeo ligero, dotado inicialmente con el de Havilland D.H.9A. Se trataba de un avión provisional, que fue sustituido por el Fairey Fawn al año siguiente, siendo el 12.º Squadron la primera unidad en volar con un modelo de posguerra. El escuadrón también tenía una patrulla de aviones Avro 504K, que servían para el entrenamiento de los pilotos y complementaban el trabajo de las escuelas de vuelo. Las prestaciones del Fawn eran inadecuadas, pero no se puede decir lo mismo de las de su sucesor. En junio de 1926 el escuadrón fue reequipado con los bombarderos Fairey Fox, el único escuadrón de la RAF que tuvo ese honor. Inmediatamente la unidad pasó a un primer plano, puesto que el Fairey Fox era casi el avión más rápido en servicio en



Las fotografías de aviones de la I Guerra Mundial en pleno vuelo son muy escasas, de ahí el especial interés de esta fotografía de uno de los aviones de reconocimiento B.E.2c del 12.º Squadron, tomada hacia 1916. El avión tiene un panel negro extra-oficial en la parte posterior del motor con la letra «C» sobreimpresa.



El 12.º Squadron saltó a la fama en junio de 1926, cuando se convirtió en el primer y único escuadrón equipado con el revolucionario Fairey Fox. Su concepción aerodinámica era tan buena que fue más veloz que todos los cazas de la RAF hasta 1931, en que entró en servicio el Hawker Fury. Por entonces, el símbolo que identificaba al escuadrón era su número dentro de un círculo situado en la deriva.



El 12.º Squadron se trasladó con sus Fairey Battle a Francia encuadrado en la 76.ª Ala de la FAAI en setiembre de 1939. Allí se encontró con un duro invierno y también con feroces combates que costaron al escuadrón muchas bajas, ganando también dos Cruces Victoria, por el oficial de vuelo D.E. Garland y el sargento T. Gray.

aquella época y le daba cien vueltas a los propios cazas de la RAF.

La Hawker Aircraft Company supo asimilar el éxito del Fox y diseñó el Hawker Hart en base al motor Rolls-Royce Kestrel. Este modelo era todavía mejor en prestaciones y manejo, y entró ampliamente en servicio, siendo destinado al 12.º en enero de 1931. Durante los ocho años siguientes, el 12.º voló con este avión y con el modelo que le sucedió, el Hind. Ambos tipos participaron en los ejercicios anuales, en los concursos de armas entre unidades y en toda la serie de actividades que se dan en época de paz. Toda esta actividad se vio interrumpida en 1935-36, cuando el escuadrón se trasladó con sus Hart a Adén durante la crisis de Abisinia.

En 1938, el 12.º volvió a los aviones Fairey, reequipándose con el Battle y preparándose para la guerra. Con la llegada de la guerra al año siguiente, el escuadrón se trasladó inmediatamente a Francia como parte de la 76.ª Ala de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Una vez superadas las inclemencias de aquel invierno de «falsa guerra», el 12.º entró abruptamente en guerra en mayo de 1940 cuando atacaron los alemanes. Los Battle eran objetivos fáciles para el enemigo y el 12.º se vio rápidamente reducido en número en sus incursiones contra los ejércitos alemanes. Dos días después de la invasión, los aparatos supervivientes del escuadrón efectuaron un ataque desesperado sobre los puentes del canal Alberto y, a pesar de su gran valor, se perdieron los cinco aviones. Sin embargo, el puente fue destruido y el oficial de vuelo Garland, el jefe de la formación, y el sargento Gray fueron condecorados con la Cruz Victoria. El escuadrón todavía efectuó otra incursión, de la que sólo volvió uno de los seis aviones que habían partido, por lo que no quedaba mucho de la antigua unidad cuando ésta regresó a Gran Bretaña.

El 12.º Squadron se unió a continuación al 1.º Group en Lincolnshire y fue convertido en escuadrón de bombardeo nocturno con los Vickers Wellington Mk II, la variante con motores Merlin. Éste fue un proceso lento y no fue hasta abril de 1941 que el 12.º efectuó un nuevo bombardeo sobre territorio enemigo. En esta primera incursión cayó el oficial al mando, pero el escuadrón siguió siendo operativo y se unió a la ofensiva nocturna contra objetivos industriales

en Alemania. Ésta fue su función principal hasta 1942, registrando una creciente lista de bajas y de pérdidas de aviones. En 1942 el 12.º Squadron incorporó a sus tareas las de minado y también tomó parte en la primera de las incursiones de 1 000 bombarderos, perdiendo cuatro tripulaciones. Hacia finales de su época de utilización del Wellington, el escuadrón también dispuso de una patrulla de Wellington Mk III equipados con motores Hercules, pero en noviembre de 1942 el escuadrón pasó al Avro Lancaster.

Después de dos meses de entrenamiento, el 12.º volvió a la actividad el día de Año Nuevo con misiones de minado. Sin embargo, pronto se unió a los ataques efectuados sobre Berlín y otros objetivos habituales, incluyendo algunos sobre las ciudades del norte de Italia. La llegada del H2S en otoño de 1943 dio al escuadrón la posibilidad de bombardear sin visibilidad, lo que era una gran ventaja durante el pésimo invierno centroeuropeo. Durante el mes de noviembre, su Patrulla C fue retirada para formar parte del 626.º Squadron. En 1944 el escuadrón participó en incursiones sostenidas junto con la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF, siendo Schweinfurt su primer objetivo. En primavera efectuó ataques contra las comunicaciones enemigas en apoyo del «segundo frente», misiones que poco a poco fueron centrando cada vez más la atención del 12.º Squadron durante el año. Con la llegada del invierno volvió a ocuparse de objetivos en Alemania, sobre los que actuó hasta el día de la victoria final, después de la cual fue utilizado para repatriar prisioneros de guerra de Alemania.

La inmediata posguerra no deparó al 12.º tantos éxitos como el período de hostilidades, pero al menos no fue disuelto como tantos otros escuadrones. En el verano de 1946 el escuadrón fue reequipado con el Avro Lincoln, permaneciendo en Binbrook como base permanente. Después de seis años de actividad rutinaria, la llegada a Binbrook de los primeros English Electric Canberra, el famoso bombardero a reacción, para reequipar al 12.º en julio de 1952, provocó una gran excitación y los pilotos se hubieron de acostumbrar a la mayor altura y velocidad que permitían estos aviones. En octubre, el escuadrón efectuó una larga gira de cuatro meses por América del Sur, que dio como resultado un gran pedido de aviones Canberra por parte de Venezuela.



Un Canberra B.Mk 6 del 12.º Squadron en Hal Far, Malta, durante la operación «Musketeer». En aquella época, sus acciones tenían como emblema un zorro corriendo pintado en la deriva, además de las franjas de Suez, negras y amarillas.



Los Buccaneer del 12.º Squadron, basados en Lossiemouth, tienen como tarea primordial la interdicción naval, y están equipados con misiles antibuque Martel. Para asegurarse la supervivencia en las actuales condiciones operativas, sus Buccaneer también disponen de un completo sistema de ECM.

Tres años más tarde llegaron los Canberra B.Mk 6 y poco después el escuadrón se fue a Malasia, donde entró en acción contra los guerrilleros de izquierda; la primera operación tuvo lugar el 22 de noviembre de 1955 y el escuadrón se mantuvo en estado operativo hasta abril de 1956. Volvió de nuevo a la acción en el año en que se produjo el caso de Suez, cuando operó desde Malta contra el aeropuerto de Almaza, El Cairo y emplazamientos artilleros cerca de Alejandría. Después regresó a Binbrook, volviendo a sus actividades de tiempo de paz. Se trasladó a Coningsby en 1958 y fue disuelto el 13 de julio de 1961.

Un año después, el escuadrón se volvió a formar en la base de Coningsby como componente de la fuerza V, volando con los Avro Vulcan B.Mk 2. Como parte de la fuerza de disuasión nuclear, el escuadrón efectuó regulares alertas de reacción rápida y ejercicios de bombardeo. Sin embargo, cuando los submarinos Polaris se hicieron cargo de la disuasión, el escuadrón se encargó de misiones de bombardeo a baja cota y fue disuelto el 31 de diciembre de 1967 en Cottesmore.

El Hawker Siddeley Buccaneer había probado sus excelencias como bombardero a baja cota con la Royal Navy y un modelo modificado, deno-



El símbolo del 12.º es la cabeza de un zorro, que conmemora la utilización por parte del escuadrón del fantástico bombardero Fairey Fox, el avión más veloz de la RAF de la época (foto Robbie Shaw).

minado Buccaneer S.Mk 2A, fue encargado para la RAF. El 12.º Squadron introdujo este modelo en servicio y ha sido desde entonces la primera de las unidades de Buccaneer de la RAF. El escuadrón fue el primero en utilizar el misil antibuque Martel y también la única unidad de la RAF destinada a tareas de interdicción naval desde su formación en 1969 hasta la fecha, en que se le ha unido en ese cometido con el Buccaneer el 208.º Squadron.

La guerra fría

La crisis cubana

El Este y el Oeste se habían enfrentado de nuevo por Berlín y, afortunadamente, se evitó que la cosa llegase a mayores. Pero la tensión no había desaparecido y no pasó mucho tiempo antes de que estallase una nueva crisis, esta vez lejos del Telón de Acero europeo: en el proverbial «patio trasero» de Estados Unidos.

El presidente Kennedy no dio su brazo a torcer en el asunto de Berlín, pero en cambio no pudo asegurar la reapertura de accesos entre el Este y el Oeste. El *premier* soviético, Khrushchev, decidió presionar más cerca de Estados Unidos, y encontró su mejor aliado en la Cuba de Fidel Castro; en 1961 los norteamericanos intentaron derrocar el gobierno de Castro y fracasaron.

Cuba había estado gobernada por Fulgencio Batista desde 1952. Pronto creció la resistencia frente a su corrupto régimen, y Castro emergió como un líder rebelde. Encarcelado en 1954, fue indultado al cabo de un año y se exilió a México, donde se dedicó a reunir fuerzas guerrilleras. El 2 de diciembre de 1956 regresó a Cuba con 81 hombres, desembarcando en Las Coloradas. Hacia el verano de 1958, Castro controlaba ya Sierra Maestra y comenzó a operar cada vez más hacia el oeste. Sus hombres consiguieron importantes golpes de efecto (especialmente bajo la égida de Ernesto «Che» Guevara) y a finales de año Batista cayó y los libertadores del país pasaron a formar un nuevo gobierno en La Habana. Muchos cubanos de distinto pelaje político se exiliaron a Florida, distante sólo 320 km.

Esos primeros exiliados intentaron presionar al entonces presidente de EE UU, Eisenhower, para que invadiera Cuba y acabase con Castro. Sin embargo, Eisenhower se mostró inicialmente poco receptivo, y en 1960 cinco grupos anticastristas formaron el Frente Revolucionario Democrático (FRD).

En junio de 1960, Castro expropió las refinerías británicas y estadounidenses por negarse a tratar petróleo soviético. El gobierno de EE UU suspendió una cuarta parte de su cuota anual de importación de azúcar cubano, y a partir de agosto todas las compañías privadas cubanas y estadounidenses pasaron a ser controladas por el gobierno de La Habana. La CIA comenzó a planear una intervención. A finales de 1960 empezaron a llegar a Cuba armas procedentes de los países del Este europeo, a cambio de exportaciones de azúcar.

Esas armas comprendían carros de combate, cañones antiaéreos, armas automáticas, cañones de 105 y 155 mm, morteros y lanzacohetes. Castro reorganizó sus fuerzas armadas, y la aviación militar se convirtió en la Fuerza Aérea Revolucionaria (FAR), equipada con siete Lockheed T-33, varios Hawker Sea Fury y quince Douglas B-26 Invader

como núcleo operacional. Esos aviones debían ser reforzados con Mikoyan-Gurevich MiG-15 y MiG-17. Las principales bases aéreas eran las de San Antonio de los Baños, Campo Libertad y Campo Columbia en torno a La Habana, y Camagüey, San Julián, Holguín y Santiago de Cuba.

Las acusaciones de interferencia en los asuntos cubanos comenzaron a verse sobre Estados Unidos en 1959. El 29 de noviembre, algunos aviones lanzaron panfletos sobre la Habana y el 4 de marzo de 1960 el buque francés *Le Coubre*, que transportaba municiones, se hundió misteriosamente en el puerto de La Habana. Los contrarrevolucionarios en la propia Cuba fueron apoyados desde el aire por aviones Curtiss C-46 Commando tripulados por personal de la CIA. Esta agencia tenía ya experiencia en el derrocamiento de

Personal de aduanas de Miami inspecciona un Douglas B-26B Invader perteneciente a la CIA y burdamente pintado con insignias de la FAR. La CIA afirmaba que era un avión cubano huído, pero el embajador de Cuba en la ONU, Raúl Roa, y el *New York Times* se encargaron de demostrar que pertenecía a una versión diferente a la empleada por la FAR.



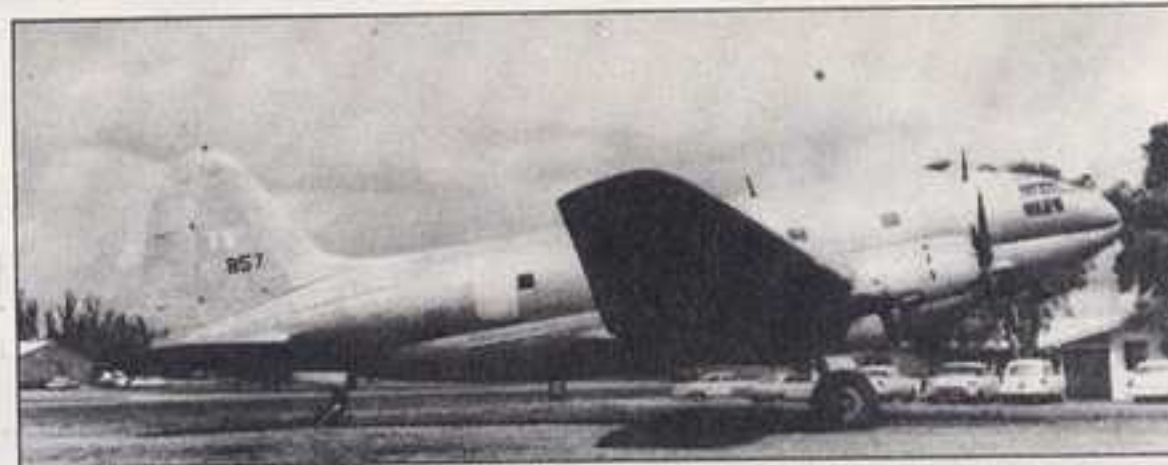


Difícilmente capaces de combatir a los modernos aviones utilizados por la USAF y la US Navy, los Sea Fury cubanos jugaron un papel secundario durante los sucesos de la bahía de Cochinos mientras los Lockheed T-33 de la FAR se ocupaban de rechazar la invasión.

gobiernos apoyándose en exiliados disconformes. En 1954 había hecho «saltar» el gobierno guatemalteco apoyando a los rebeldes con aviones Republic P-47 Thunderbolt pilotados por mercenarios; esos aviones volaron con insignias guatemaltecas, creando la falsa impresión de un levantamiento interno. La operación de Cuba se encomendó al mismo equipo de la CIA mandado por Richard Bissell, director de planificación. Se había reunido una fuerza de 1 000 anticastristas, que a finales de 1960 se entrenaba ya en una base secreta en Retalhuleu (Guatemala). A fin de que la invasión no le pudiese ser atribuida, la CIA utilizó varias organizaciones como tapadera: la Double-Check Corporation y la Zenith Technical Enterprise Inc de Miami; Sothorn Air Transport, acostumbrada a trabajar con la agencia, utilizó los C-46 y Douglas C-54 Sky-master desde las estaciones aeronavales de Clewiston y Opa Locka (Florida); los bombarderos B-26 fueron adquiridos de los excedentes de la USAF en Tucson (Arizona) por la Intermountain Aviation, destinados supuestamente a la Caramar (Caribbean Marine Aero Corporation); los jeeps, camiones y vehículos de desembarco procedían también de los estocs del gobierno, y las armas corrieron a cargo de Interarmco. Las comunicaciones se confiaron a un PBV-5A Catalina con matrícula panameña modificado por Southern Air Transport. Volando como el *Swan Island*, este avión debía cubrir el área de invasión controlando la situación y sirviendo como estación repetidora. El jefe de operaciones de la CIA era el general Reid Doster, comandante de la 117.^a Ala de Reconocimiento de la Guardia Aérea Nacional de Alabama. Algunos de los pilotos elegidos para la acción pertenecían también a la GAN de Alabama y trabajaban para la Hayes International Corporation de Birmingham, en ese mismo estado.

Con 1 400 hombres en armas, los detalles de la operación se concretaron en marzo de 1961, cuando Kennedy pasó a ostentar la presidencia del país. Se decidió que varios B-26 de la CIA con insignias de la FAR volasen

La unidad de cola que aparece a la izquierda de esta fotografía correspondía a un Douglas DC-3 cubano, una de las víctimas del ataque efectuado por los B-26B de la CIA contra el aeródromo de Antonio Maceo el 15 de abril de 1961. Fueron atacadas otras dos bases, en las que resultaron destruidos más aviones (foto Vic Flintham).



La CIA utilizó aviones Curtiss C-46 Commando procedentes de los excedentes de la USAF para abastecer a los rebeldes en Cuba y a las fuerzas de invasión acantonadas en Guatemala y Nicaragua. El avión de la fotografía lleva por toda insignia el numeral 857 y fue captado en Miami.

desde Nicaragua simulando que habían desertado de Cuba, bombardeando sus propios aeródromos antes de internarse en Miami. Este pretendido signo de revolución interior supondría el inicio de la invasión de los exiliados, procedentes de países vecinos.

El 15 de abril de 1961, ocho B-26B despegaron de Puerto Cabezas (Nicaragua). Aparte de su armamento artillero, cada uno de ellos llevaba ocho cohetes de 127 mm y diez bombas de 120 kg. En tres patrullas («Linda», «Puma» y «Gorrilla»), esos aviones atacaron los aeródromos de San Antonio de los Baños, Campo Libertad y Antonio Maceo, respectivamente. En torno a La Habana encontraron una pesada respuesta antiaérea. Un T-33 y varios B-26 resultaron destruidos en San Antonio, pero uno de los atacantes se quedó sin carburante y aterrizó en Grand Cayman. En Antonio Maceo, un Sea Fury y un Douglas DC-3 de Cubana fueron destruidos, en tanto que se infligieron daños en las instalaciones de Campo Libertad. Un B-26 «contra» se estrelló en el mar y otro aterrizó en la estación aeronaval de Boca Chica (Cayo Hueso, en EE UU) por problemas motrices. Esa incursión no era un secreto para Castro, quien poseía varios «topos» entre las fuerzas contrarrevolucionarias.

A las 08,21 horas, un solitario B-26 (el 933, pilotado por Mario Zúñiga) aterrizó en el aeropuerto internacional de Miami. El piloto declaró que había desertado junto con otros pilotos de la FAR tras atacar «sus propios» aeródromos. Dijo que esas deserciones se planeaban desde hacía tres meses, de acuerdo con el FRD en EE UU. Pero la mascarada no duró mucho tiempo, pues no faltó quien se diera cuenta de que el avión de Zúñi-



Este PBV-5A Catalina con matrícula panameña fue modificado por Southern Air Transport como estación repetidora de radio. Fue utilizado con el nombre de *Swan Island* para transmitir órdenes; era una estación de radio de la CIA empleada por la Gibraltar Steamship Company (foto Vic Flintham).

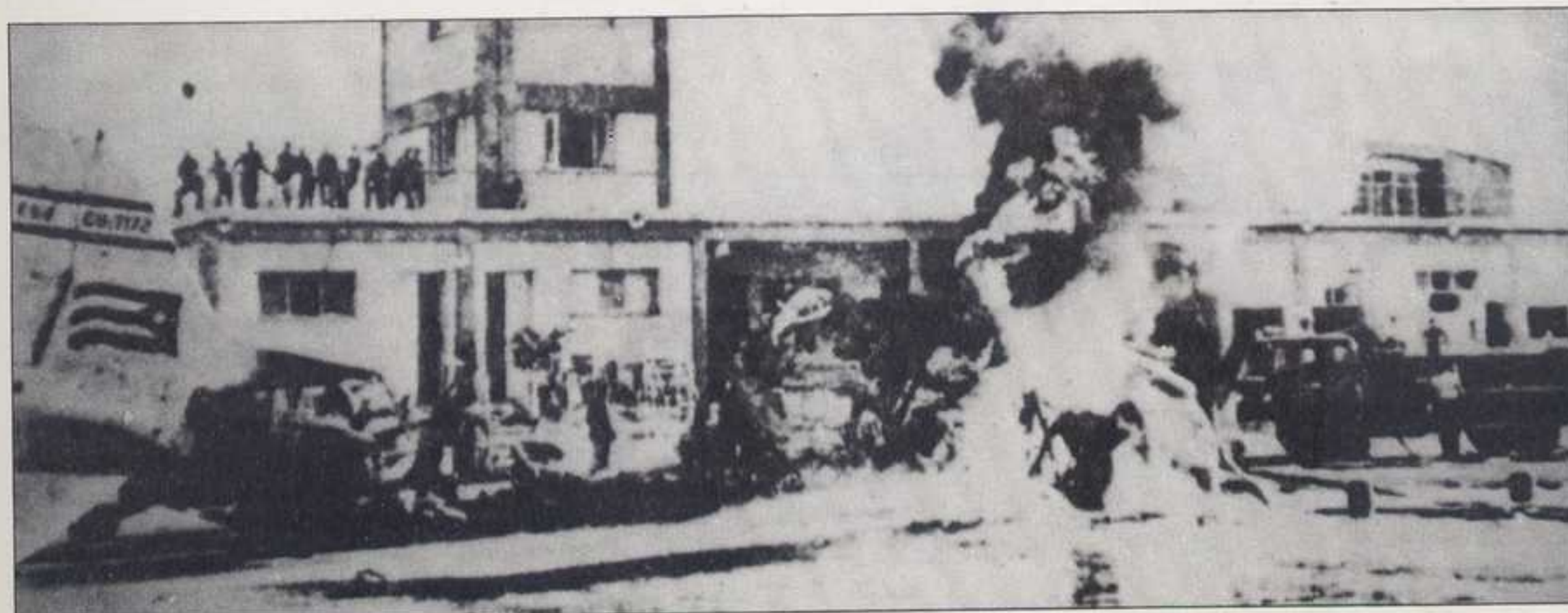
ga era un B-26B, en tanto que los Invader de la FAR eran de la versión B-26C.

La invasión por mar estaba ya en marcha. La Brigada 2506 se embarcó en cinco buques de la García Line, de 2 400 toneladas unitarias (*Houston*, *Lake Charles*, *Río Escondido*, *Caribe* y *Atlántico*). Apoyaban la operación dos LCI (*Blagar* y *Barbara J*), 24 Invader, seis C-46 y seis C-54. Esta flota zarpó de Puerto Cabezas el 15 de abril. Al día siguiente, once B-26 atacaron objetivos en tierra como preparación para los desembarcos; dos fueron derribados, probablemente por los T-33, uno aterrizó en emergencia y otros dos se perdieron en el viaje de regreso a Nicaragua. La fuerza de invasión desembarcó en la bahía de Cochinos a las 05,30 horas del 17 de abril. Durante el desembarco, el *Houston* fue bombardeado y se hundió, pero el grueso principal de la fuerza llegó a tierra sin más contratiempos y consolidó una cabeza de playa. Más tarde, ese mismo día, y sin la necesaria cobertura de caza, el *Río Escondido* fue hundido por la FAR. Los «contras» tomaron un aeródromo para que fuese usado por los C-46. A lo largo del día, los B-26 atacaron aeródromos y concentraciones de tropas cubanas, sin pérdidas pero con magros resultados. Al día siguiente tuvieron lugar más incursiones, pero el 19 de abril era ya evidente que el esperado levantamiento popular contra Castro no se iba a producir.

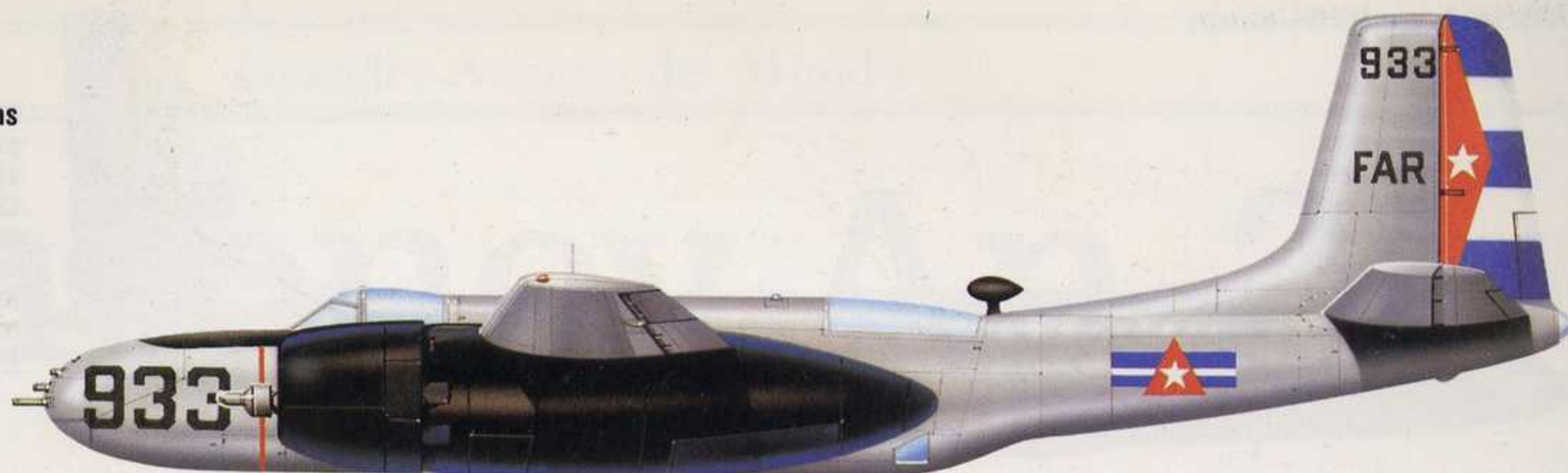
En un ataque final, cinco B-26 despegaron de Puerto Cabezas a las 03,30 horas del 19 de abril. Kennedy había autorizado que esa formación fuese cubierta por la US Navy durante una hora, mediante aviones A4D-2 Skyraider sin insignias pertenecientes al VA-86, embarcado en el USS *Essex*. Pero los B-26 no se encontraron con la escolta y dos de ellos fueron destruidos, uno por un T-33 y el otro por la artillería antiaérea. De los 24 aviones disponibles el 15 de abril, doce se habían perdido (con 14 tripulantes muertos o desaparecidos) en el espacio de cinco días. La frustrada invasión concluyó con un saldo de 120 anticastristas muertos y 1 200 capturados; unos pocos consiguieron evadirse y regresar a EE UU.

Los misiles

Fue contra un fondo de humillación por el fracaso del asunto de bahía de Cochinos y de tablas en el caso de Berlín que Kennedy hubo de afrontar su más dura prueba. Cuba había pedido más armas a la URSS para protegerse contra la constante amenaza de la interferen-



El avión matriculado 933 fue el Douglas B-26 Invader que llegó al aeropuerto internacional de Miami tras haber «huído» de Cuba. En realidad, este aparato pertenecía a la CIA y formaba parte de la campaña de apoyo de esta organización a los anticastristas.



Una fotografía de reconocimiento a baja cota, tomada por un avión de la USAF el 23 de octubre de 1961, muestra el emplazamiento de misiles de San Cristóbal, rodeado de huellas de vehículos, lo que indica que la construcción de estas instalaciones era reciente (foto US Air Force).



Misiles balísticos de alcance medio a la espera de ser embarcados de regreso a la Unión Soviética; la fotografía fue tomada en puerto Mariel el 4 de noviembre de 1961 (foto US Air Force).

cia de EE UU. En agosto de 1962, la CIA recibió informes de importantes envíos de armas, y el 22 de agosto su director, John McCone, advirtió a Kennedy de la presencia de misiles en la isla. Los Lockheed U-2 de la agencia volaron sobre Cuba, y los aviones de patrulla y reconocimiento de la USAF y la USN siguieron de cerca los buques soviéticos.

El 29 de agosto, un U-2 procedente de la base de McCoy fotografió en Cuba dos emplazamientos de SA-2 y otros seis en construcción. Los especialistas en interpretación fotográfica descubrieron que esos emplazamientos eran similares a los de misiles antiaéreos asociados con la defensa de bases de misiles estratégicos detectadas en la URSS. El 4 de setiembre, Kennedy advirtió a Khrushchev que EE UU no toleraría el emplazamiento de armas ofensivas en Cuba; el líder soviético respondió que la URSS no necesitaba emplazar tales armas en el Caribe. Pero cuatro días después, un Lockheed P-2 Neptune del VP-44 fotografió al carguero *Omsk* dirigiéndose a La Habana y cargado con grandes cajas en cubierta. Se intensificaron los vuelos de los U-2. El 19 de setiembre, el US Intelligence Board expresó su parecer de que la URSS no iba a desplegar armas nucleares en Cuba, cuando cuatro días antes había llegado a la Habana un segundo cargamento de misiles.

Las salidas de reconocimiento mostraron nuevas construcciones en la isla, y el 10 de octubre la 4080.^a Ala de Reconocimiento Estratégico de la USAF sustituyó a la CIA en su papel de vigilante de la situación. Este ala empleó aviones U-2E de la CIA equipados con sistemas ECM. La razón primaria de este cambio de responsabilidades fue, además del peligro impuesto por los SA-2, que la CIA no se había recuperado aún del episodio de la bahía de Cochinos y de sus fracasos en el tema de Berlín. Los primeros vuelos de la USAF tuvieron lugar el 10 de octubre, a cargo del mayor Rudolph Anderson.

Las salidas se interrumpieron durante tres días a causa del huracán Ella. Más tarde, el 14 de octubre, el mayor Steve Heyser despegó en un U-2E de la base de Patrick; su ruta le llevó sobre Cuba durante sólo seis minutos, en los que tomó 928 instantáneas de dos emplazamientos en San Cristóbal y Sagua la Grande. Procesadas al día siguiente, las fotografías pasaron a manos de Kennedy el 16 de octubre. Mostraban claramente emplazamientos de misiles balísticos de alcance medio SS-4 «Sandal» en avanzado estado de preparación, y con los misiles desplegados. Acababa de comenzar la que iba a conocerse como la «crisis de los misiles cubanos».

El gobierno de EE UU creó un comité ejecutivo y se ordenaron salidas de reconocimiento a baja cota a cargo de los RF-101C del 29.º Squadron de Reconocimiento Táctico. Al día siguiente se fotografiaron en Guanajay y Remedios lo que parecían ser emplazamientos de misiles balísticos de alcance medio (MBAM). El 18 de octubre Kennedy se reunió con el ministro de Exteriores soviético, Andrei Gromyko quien, advertido de que se había detectado la amenaza de los MBAM

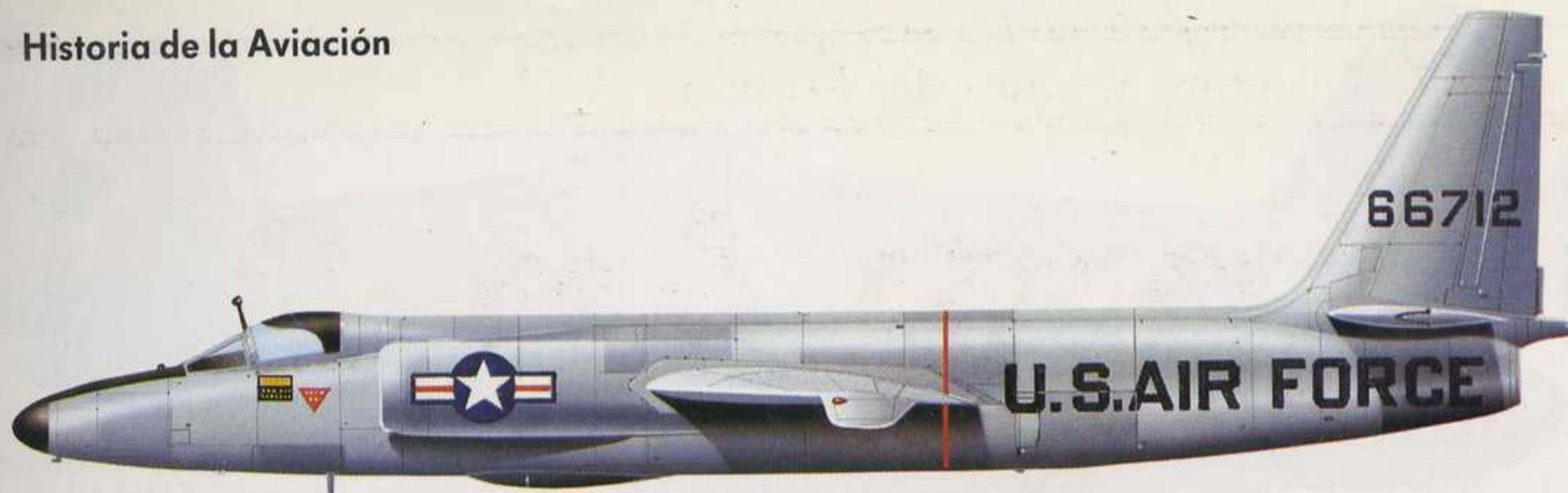
contra la seguridad de EE UU, respondió que en Cuba sólo había armas defensivas. Mientras tanto, el comité ejecutivo analizaba las intenciones soviéticas y acordaba varios tipos de respuestas.

Bloqueo férreo

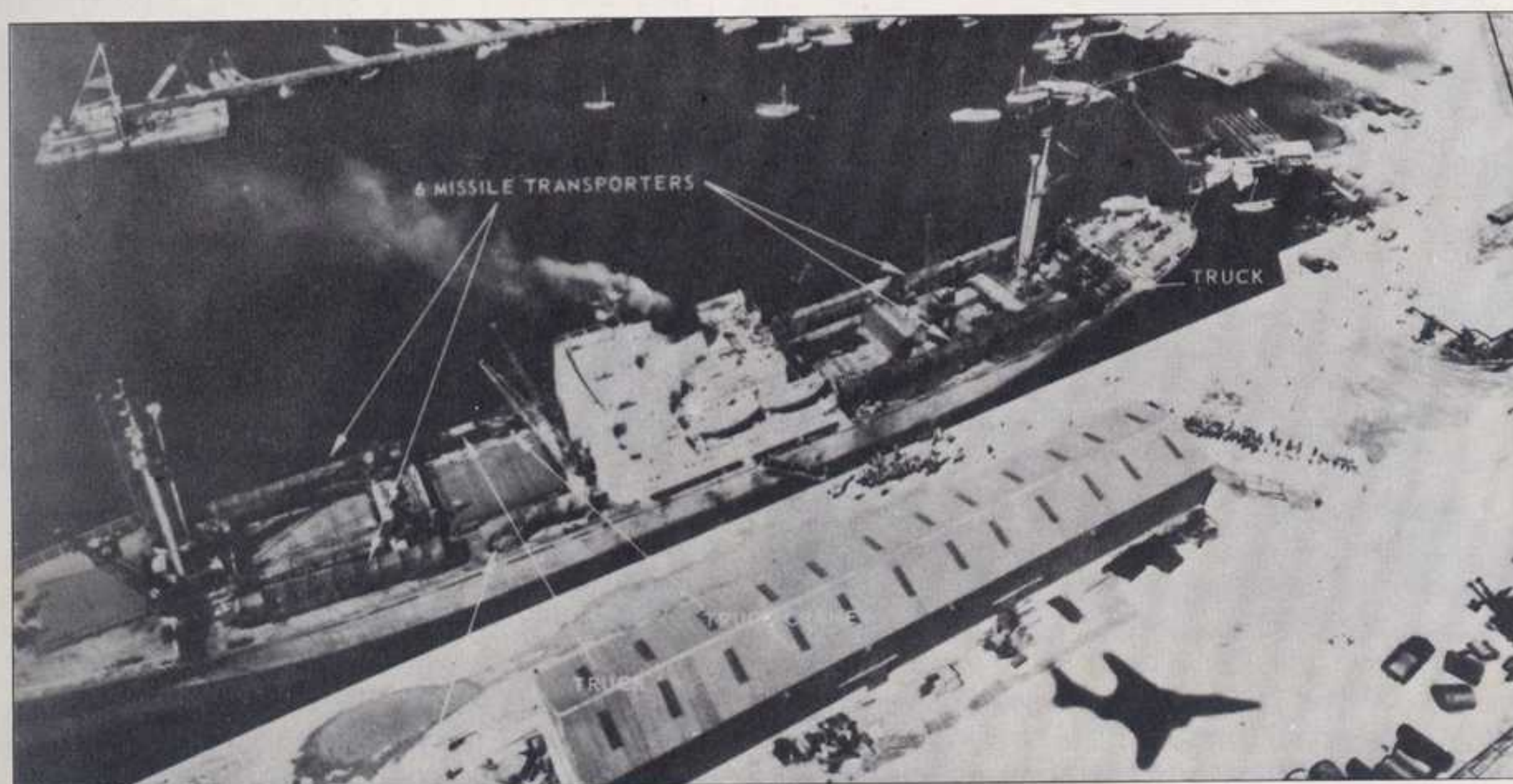
El comité consideró que la URSS presionaba para obtener concesiones sobre Berlín y, posiblemente, para forzar la retirada de 45 IRBM Jupiter y 60 Thor de Italia, Turquía e Inglaterra. Las respuestas a ello iban desde la invasión hasta el bloqueo, pasando por el ultimátum y el ataque aéreo. El 22 de octubre se anunció una «cuarentena» (bloqueo) y 3 190 civiles fueron evacuados de la base naval de EE UU en Guantánamo (Cuba). Los bombarderos B-52 del SAC fueron puestos en alerta y dispersados por diversos aeropuertos

La isla de Cuba es una franja de tierra relativamente pequeña, pero se halla muy cerca del continente norteamericano, como se refleja en los estrechos de Florida. Estados Unidos nunca ha visto con buenos ojos la existencia de un país comunista tan cerca de sus costas.





Tras haber saltado a las primeras páginas de los periódicos en 1960 cuando uno de ellos fue abatido sobre la URSS, los Lockheed U-2 jugaron un papel especialmente valioso durante la crisis de los misiles cubanos gracias a los numerosos vuelos de reconocimiento efectuados por la 4080.^a Ala de Reconocimiento Estratégico.



Misiles SS-4 a bordo de un carguero soviético amarrado en Casilda el 6 de noviembre de 1961. La sombra del McDonnell RF-101C del 29.º Squadron de Reconocimiento Táctico que tomó la fotografía se aprecia con claridad en el margen inferior derecho de la misma (foto US Air Force).

civiles, mientras las unidades de la US Navy se dirigían al Caribe para hacer efectivo el bloqueo. Los mandos de Defensa Aérea y Aéreo Táctico enviaron unidades a Florida. Guantánamo fue reforzado con 8 000 *marines* y para defenderla se estableció la Task Force 135, integrada por los portaviones USS *Enterprise* y USS *Independence* llevando a bordo ocho escuadrones de ataque, cuatro de caza y dos de recofoto.

Estados Unidos ha tenido que transigir por el hecho de que la URSS suministre a Cuba nuevo material defensivo, como estos Mikoyan-Gurevich MiG-21 fotografiados por un McDonnell-101 en la base de Camilo Cienfuegos. Estos aviones están armados con misiles aire-aire AA-2 (foto US Air Force).

El bloqueo fue reforzado por unidades de la Task Force 136, que comprendía 180 buques incluido el portaviones USS *Essex*, con dos unidades de Grumman S2F-1 Tracker. La orden de bloqueo se firmó el 23 de octubre, creando una barrera a 1 280 km, más tarde reducidos a 800 km, de Cuba a fin de dar a los soviéticos más tiempo para informar de sus buques en tránsito. El viernes se detuvo a dos buques. Mientras tanto, los aviones de la USN y el USMC peinaban la zona. El 20 de octubre volaban en el área 109 cazas, 69 aviones de ataque y 30 de patrulla; el 28 de octubre las cifras respectivas eran de 336, 218 y 78, además de los aviones embarcados.

Khrushchev se puso en contacto con Kennedy el 26 de octubre aceptando los términos norteamericanos de retirada de las armas ofensivas (que por entonces comprendían también 44 Ilyushin Il-28 en fase de montaje en San Julián) a cambio de que EE UU retirase los misiles Jupiter. El 27 de octubre creció la tensión cuando el mayor Andersen fue derribado y muerto por un SA-2 cuando sobre-

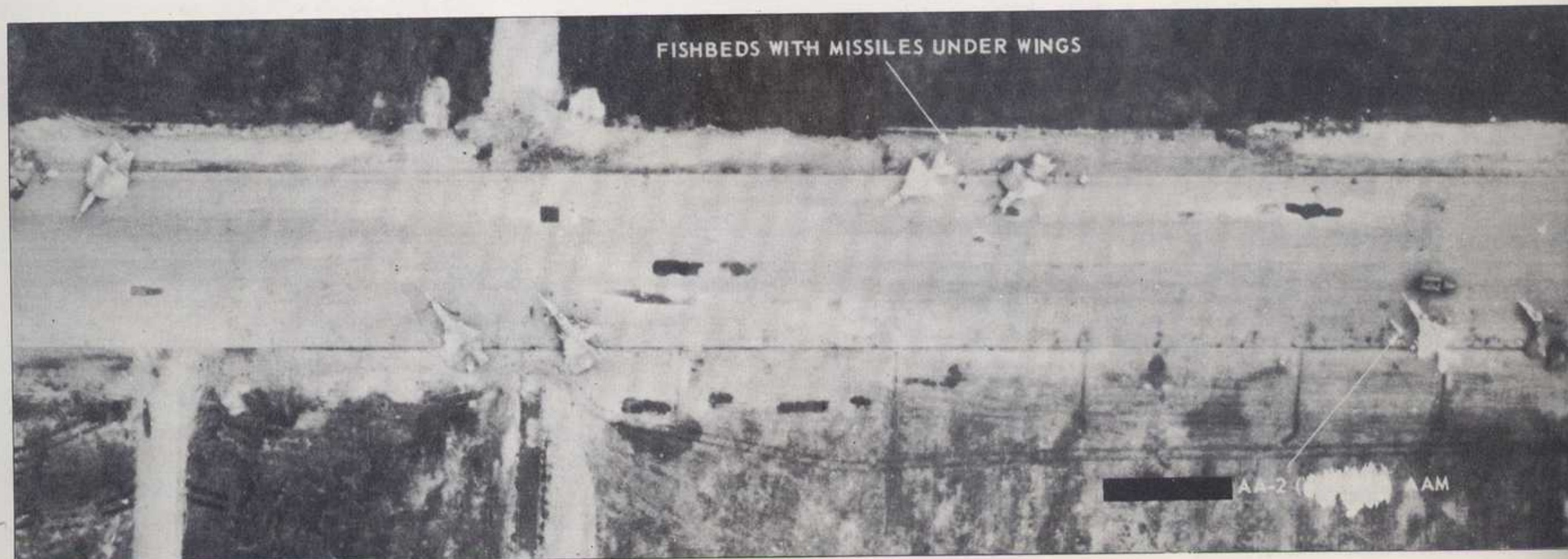


Marineros del carguero soviético *Kasimov* abren las cajas que transportan para mostrar su contenido (aviones Ilyushin Il-28) a las cámaras de un Lockheed Neptune de la US Navy (foto US Navy).

volaba instalaciones navales en Banes. Ese mismo día los misiles balísticos intercontinentales soviéticos fueron puestos en alerta cuando otro U-2 sobrevoló la península de Chukotkyi, en la punta oriental de Siberia.

A las 10,00 horas del 28 de octubre terminó la crisis al anunciar los soviéticos que iban a desmantelar las instalaciones. El carguero *Divnogorsk* zarpó de Mariel con cuatro SS-4 el 5 de noviembre; otros ocho misiles partieron el 7 de noviembre a bordo del *Metallurg Anosov* y seis el 9 de noviembre en el *Bratsk*. Pero proseguía la construcción de los Il-28, y el bloqueo no se levantó hasta el 20 de noviembre, en que Moscú aceptó retirarlos. Los primeros aviones salieron de Cuba el 15 de diciembre, embalados a bordo del *Kasimov*.

Aunque la crisis se había centrado en los misiles, fueron los aviones equipados convencionalmente los que dieron a Kennedy su capacidad de respuesta. Todos los servicios armados de EE UU habían desplegado gran número de aparatos, y la totalidad de la retirada soviética fue seguida por medios aéreos. Del 14 de octubre al 6 de diciembre, la USAF llevó a cabo 102 salidas sobre Cuba con los U-2, pero los aviones de baja cota fueron capaces de supervisar la operación con mayor eficacia que cualquier otro medio de observación más remota.



Antonov An-2

En la actualidad, el biplano resulta un anacronismo tan prehistórico como pueda serlo un telar de vapor. Es por esta razón que a un neófito en la materia le cueste bastante trabajo creer que un avión de este tipo, el Antonov An-2 *Annushka*, haya sido el aparato de cualquier especie más vendido desde la II Guerra Mundial.

Cuando las primeras fotografías del Antonov An-2 llegaron a Occidente, en 1947, hubo quien no pudo evitar el esbozar una sonrisa teñida de ironía al descubrir que el llamado «nuevo prototipo» era un biplano. Aunque no es difícil caer en conclusiones poco maduras, en este caso parecía obvio que los ingenieros soviéticos habían actuado con excesiva cautela o, quizá, con poca visión de futuro. Incluso aceptando los rigores operacionales propios de la URSS, la elección de una configuración biplana resultaba de difícil comprensión.

Con el paso de los años, las empresas occidentales han producido muchos aviones STOL (de despegue y aterrizaje cortos), pero siempre han partido de una configuración monoplana con la intención de conseguir las prestaciones STOL mediante la adición de sistemas de alta sustentación en vez de aumentar la superficie alar. En la Unión Soviética, la simplicidad y la robustez cuentan más que el aspecto: durante la II Guerra Mundial, la aviación soviética no desdeñó a los Polikarpov Po-2 o Shcherbakov Shche-2 por el hecho de que su velocidad de crucero fuese de sólo 130 km/h. Como diría el duque de Edimburgo en los años cincuenta, «No necesitas ser supersónico cuando tu único competidor es un carro tirado por bueyes».

Otro factor que puede distorsionar las opiniones respecto al An-2 es su tamaño. Es práctica habitual agrupar juntos a los biplanos monomotores, considerándolos básicamente como entrenadores o aviones deportivos. Pero en el An-2 se accede por una puerta lateral a una cabina de pasaje parecida a la del Douglas DC-3, aunque más corta, por la que se llega a una cubierta de vuelo de tipo aerolínea. Combinando lo dicho con un eficaz motor de 1 000 hp, el resultado es un avión extraordinariamente capaz y versátil. Pue-

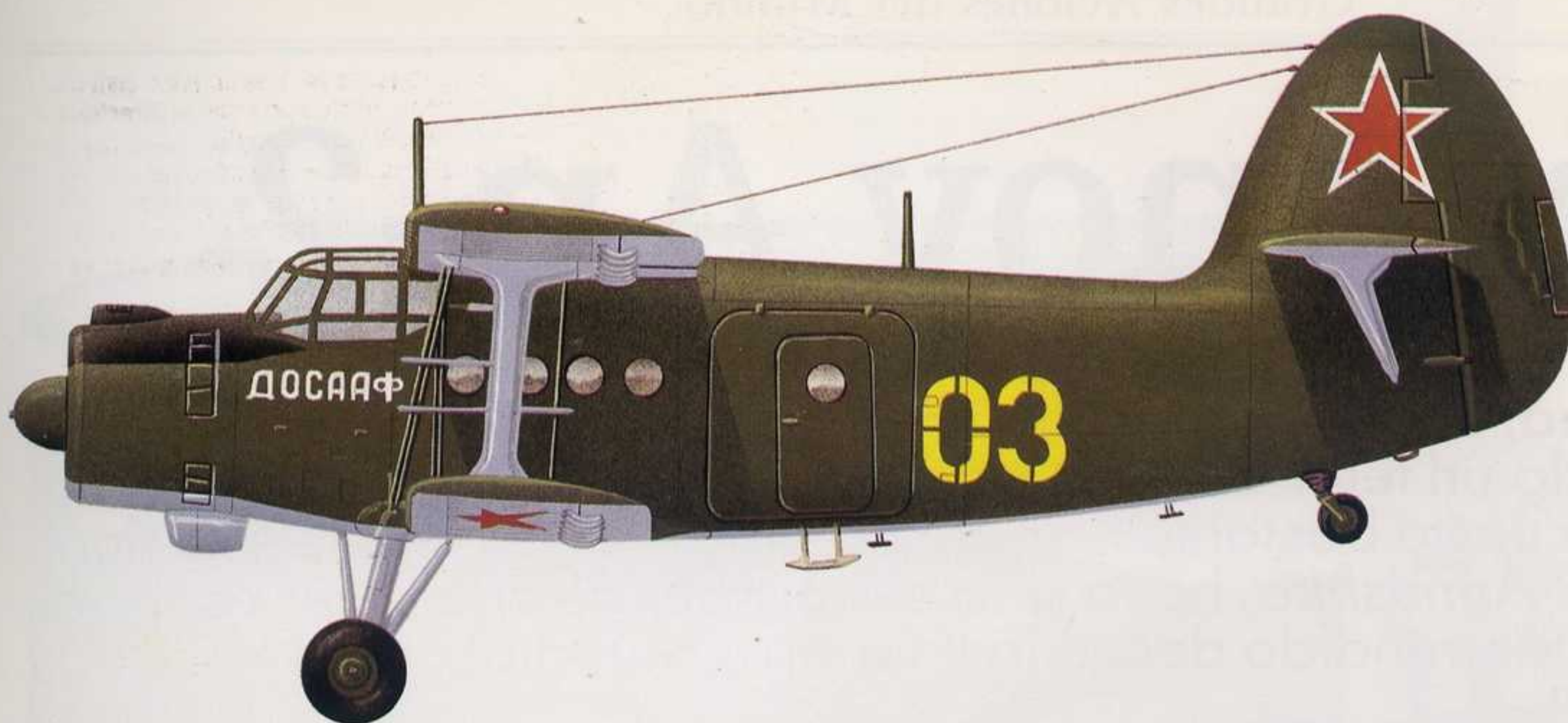
de pensarse también que la difusión de 20 000 ejemplares de este avión confirma su validez a todos los niveles. Más aún, mientras que Occidente ha estado varios decenios dándole vueltas al problema de hallar un sustituto para el DC-3, los soviéticos encontraron rápidamente en el Yakovlev Yak-40 el avión ideal para tal fin. Sin embargo, su preocupación estribó en elegir el sustituto para el An-2, y tras pensárselo mucho, decidieron que la mejor solución era el propio An-2, pero equipado con un motor a turbohélice.

El biplano de Antonov, apodado universalmente *Annushka*, ha conseguido también mejorar la extraordinaria carrera del Po-2. Este biplano, mucho menor, fue construido también en grandes cantidades y sirvió para demostrar que la fórmula biplana monomotora se adaptaba a gran número de cometidos bien dispares. El *Annushka* no puede ser considerado un entrenador ni, que se sepa, ha sido utilizado en misiones de ataque al suelo, como sí lo fue el Po-2, pero en cambio sus prestaciones son muy superiores a las del avión de Polikarpov.

Oleg K. Antonov, al igual que otros líderes de OKB (oficinas de proyectos), comenzó su carrera construyendo un velero para la competición nacional de 1924, celebrada en Koktebel. Se convirtió en el principal diseñador soviético de veleros, pero durante la II Guerra Mundial hubo de actuar como delegado de Yakovlev en la Factoría 153 de Novosibirsk. En 1945 se le permitió reclutar perso-

De aspecto algo difícil, especialmente posado en tierra, el voluminoso biplano monomotor de Antonov ha demostrado ser un avión robusto y fiable, capaz de adaptarse a los más dispares cometidos. Los ejemplares de la fotografía llevan matrícula civil de Nepal, uno de los muchos países que en el An-2 han encontrado una herramienta inapreciable.





Un An-2TD estándar de la DOSAAF, cuyas iniciales aparecen en el fuselaje. Este avión le fue entregado antes de 1956 y operó desde Moscú-Tushino. El *Annushka* es todavía empleado en grandes cantidades por la DOSAAF en el entrenamiento de pilotos y navegantes, en la instrucción aérea elemental y, especialmente, en la de paracaidistas.

nal para crear de nuevo su propio OKB, que abrió en Novosibirsk el 31 de mayo de 1946. Más tarde se mudó a Kiev, donde desde entonces se ha convertido en una de las principales OKB, con impresionantes instalaciones dedicadas actualmente a la producción de transportes. El primer cometido asignado a la nueva OKB fue la creación de un sustituto del Po-2, que se adaptase a las distintas necesidades del Ministerio de Agricultura y Bosques.

Poco antes de la guerra, Antonov había construido una versión del Fieseler Fi 156 Storch denominada OKA-38. Era un buen punto de partida, algo mayor para aceptar los 700 hp de su motor ASh-21 pero cuyas dimensiones generales eran comparables a las de los biplanos del momento. Prolongadas discusiones y un proceso de investigación llevaron, alrededor de julio de 1946, a la elección de una disposición biplana, que en estudios paramétricos demostró insistentemente su menor peso estructural. En ningún momento Antonov debió pensar que la fórmula biplana pudiese parecer pasada de moda: los cálculos demostraban que era la mejor solución. Se autorizó la construcción de dos prototipos del que fue conocido como Skh-1 (economía rural uno), de los que el primero llevaba el motor ASh-1 de 760 hp y el segundo el ASh-62IR de 1 000 hp. El primer ejemplar voló el 31 de agosto de 1947.

Se consideró el empleo de tubos de acero soldados y revestimiento textil para el fuselaje, por razones de menor coste y facilidad de reparación local, pero otros factores, como el peso estructural y el peligro intrínseco de remiendos en la estructura realizados por el herrero del pueblo, llevaron a la adopción del revestimiento resistente en la totalidad del fuselaje. Las alas eran simples estructuras bilargueras de aleación ligera, revestidas de aluminio a proa del larguero delantero y de tela en el resto, a excepción de los registros de acceso (de aluminio) a los seis depósitos de carburante, que llenaban el espacio entre los largueros del plano superior y desde el encastre al alerón. Todas las superficies de control, y los estabilizadores, llevaban recubrimiento textil. Los cuatro flaps, de tipo ranurado, descendían eléctricamente 17° para el despegue; no se empleaban en los aterrizajes, aunque en tomas muy comprometidas podían calarse a 45°, en cuyo caso los alerones (instalados

sólo en el plano superior) descendían 20 grados por simpatía.

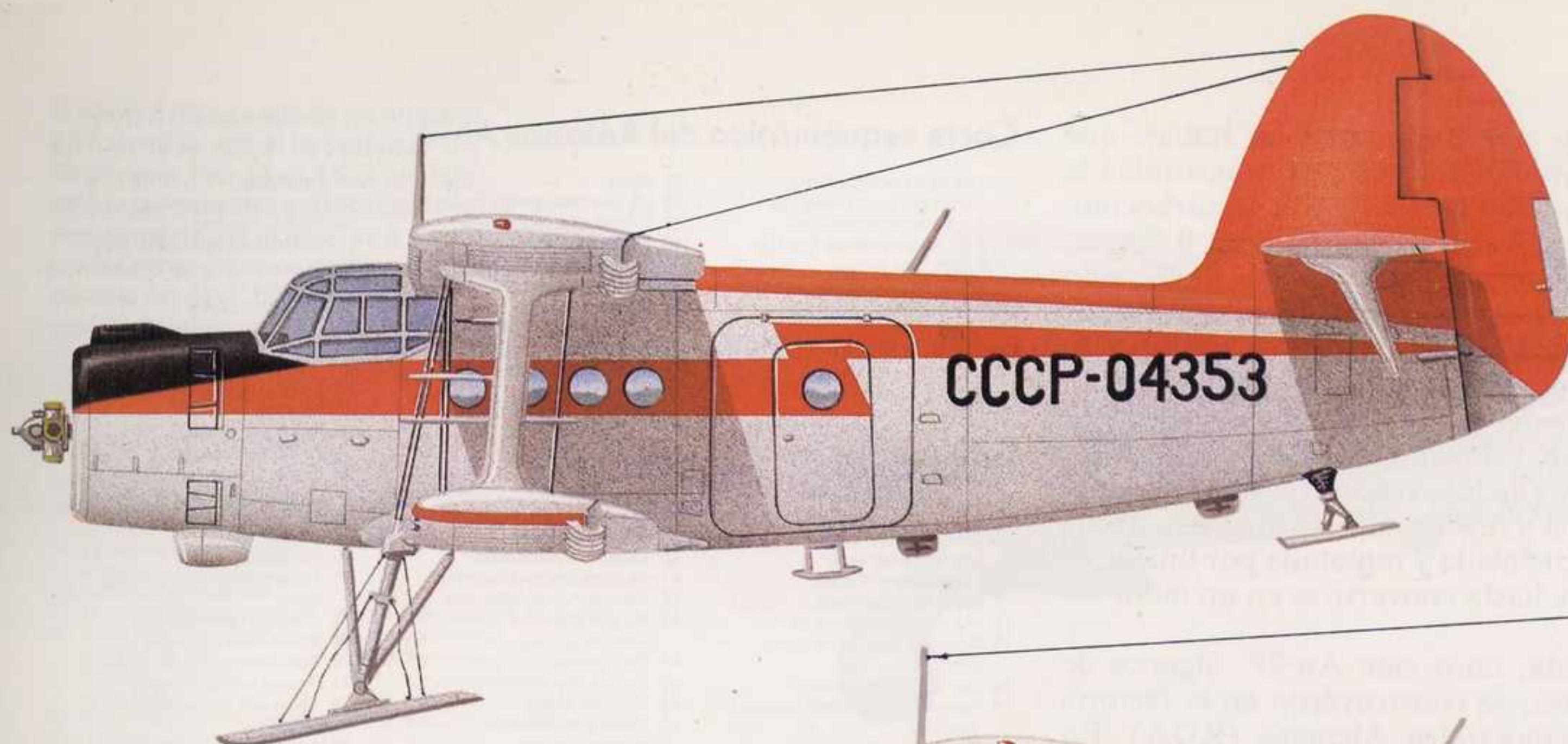
El motor estaba montado sobre tubos de acero por delante del mamparo parallamas, con la toma de aire del carburador (con filtro) encima suyo, el radiador de aceite debajo y el escape a la derecha. En los primeros aviones, la hélice elegida fue la V-509A, con cuatro palas de 360 cm de diámetro, pero actualmente se utiliza una de la serie AV-2 de cuatro palas más anchas y más cortas, de 335 cm de diámetro. El tren de aterrizaje, de tipo fijo, comprende una rueda caudal orientable y patas principales oleoneumáticas de carrera larga (excepcionalmente larga en las versiones agrícolas). Un compresor accionado por el motor carga una botella situada en la sección trasera del fuselaje que, entre otras cosas, da presión a los amortiguadores de acuerdo con el terreno. En muchos aviones aparece a babor una puerta de carga que se abre hacia arriba: originalmente de 153 por 154 cm, actualmente es de 165 por 176 cm. Esta puerta integra la de pasaje, de apertura hacia adentro. La anchura y la altura básicas de la cabina de pasaje son de 1,6 y 1,8 m, respectivamente. Los aviones soviéticos incorporan un resistente piso de carga, fabricado de aluminio, e, invariablemente, van desprovistos de revestimiento interior. A proa, un mamparo que comprende una puerta de dos batientes, separa la cabina de pasaje de la de vuelo. En la segunda destaca la profusión de superficies transparentes; las laterales sobresalen 30 cm de los costados del fuselaje a fin de mejorar los sectores visuales hacia abajo y atrás. La instrumentación y los controles de vuelo de los modelos actuales resultan todavía bastante rústicos, aunque suficientes, y han ido cambiando con el paso del tiempo.

Modificaciones de diseño

El desarrollo en vuelo fue por lo general muy favorable, y ya desde un primer momento se decidió que el motor de 1 000 hp era la opción más aconsejable, ya que permitía incrementar la carga útil de 1 300 a 2 140 kg sin que se alterasen virtualmente las prestaciones. La cuerda de las alas, relativamente estrecha, generó ciertos problemas de desplazamiento del centro de gravedad, y en los 60 primeros aviones de serie los despegues a plena carga exigían que la palanca de mando se mantuviese algo adelantada para prevenir un incontrolable cabeceo hacia arriba del avión. La primera versión, disponible en octubre de 1948, fue denominada An-2T (por *transportnyi*). En el avión que hacía el número 61, la adopción de unos empenajes horizontales agrandados dio mayor seguridad a las operaciones con plena carga, pero el mayor peso de la cola impedía que en la espaciosa sección trasera del fuselaje pudiese llevarse otra cosa que no fuese la batería o cualquier otro equipo ligero. Los despegues se realizan «a tres puntos»: el An-2 se despegaba del terreno a 90 km/h a plena carga tras una carrera de 170 m sobre hierba y menor en una pista preparada. El régimen inicial de trepada es muy bajo. Aparte de la lenta acción de los alerones, que obliga a mantener firmemente la presión sobre los controles durante los virajes sostenidos, el An-2 es una máquina de fácil pilotaje, y una de las pocas cosas que deben advertirse a un piloto que vuele en él por primera vez es que mantenga un control constante sobre el compensador eléctrico de los timones de altura durante el salto de paracaidistas.

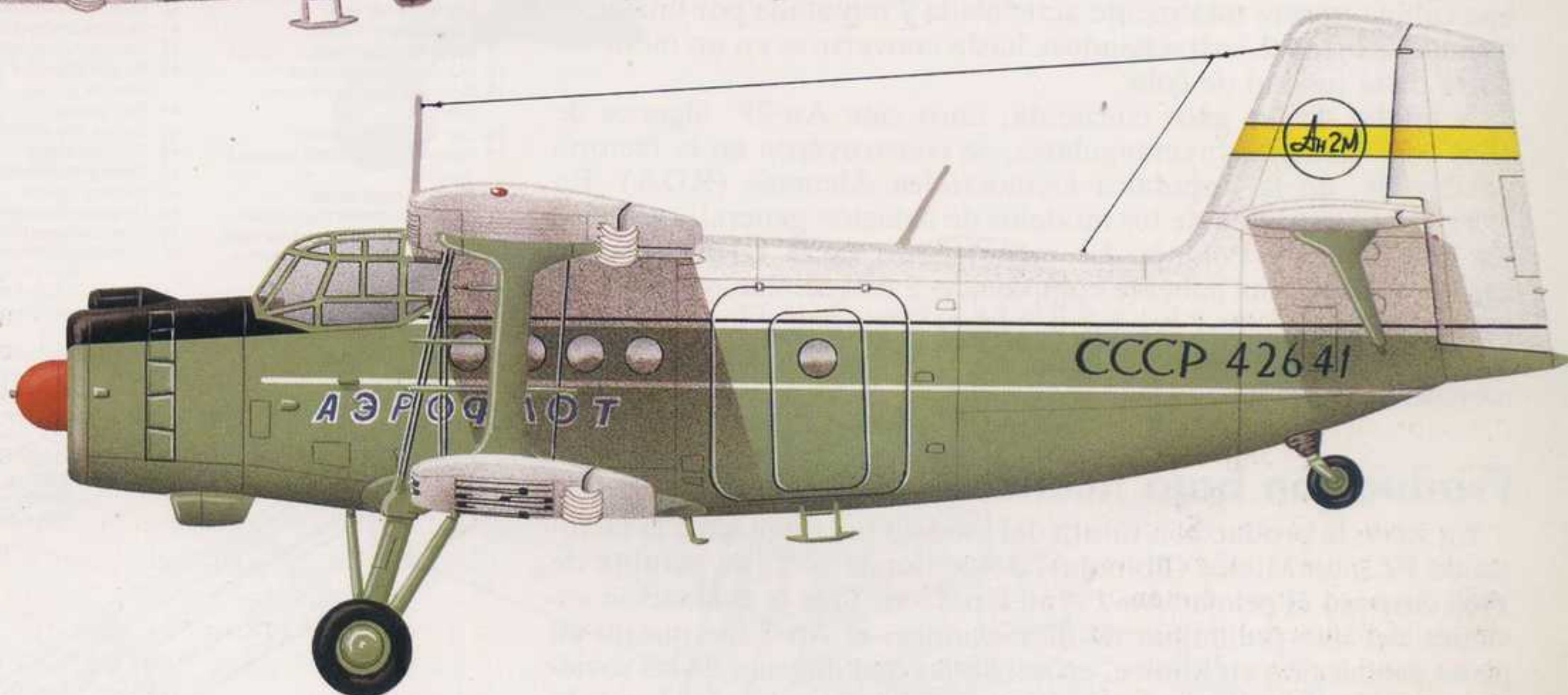


Se han construido varios ejemplares de la versión An-2ZA de prospección a alta cota. El motor ASh-62IR está equipado con un turbocompresor TK-19 para conservar sus 850 hp a 9 500 m, y el observador cuenta con una cabina climatizada a popa, comunicada con el resto del fuselaje.



Este atractivo An-2 es un avión civil que probablemente opera con el Directorio Septentrional de Aeroflot. Todas las versiones del An-2 pueden ser equipadas con esquíes, pero la instalación de flotadores, como en la variante An-2V, sólo puede realizarse en factoría.

El An-2M no fue desarrollado en Polonia, sino en la oficina de Antonov en Kiev. No necesita el mecánico de vuelo y está equipado con una tolva de fibra de vidrio de 1 960 litros. Sus rasgos distintivos principales son el capó del motor y el perfil de la unidad de cola, si bien presenta otras diferencias menores.



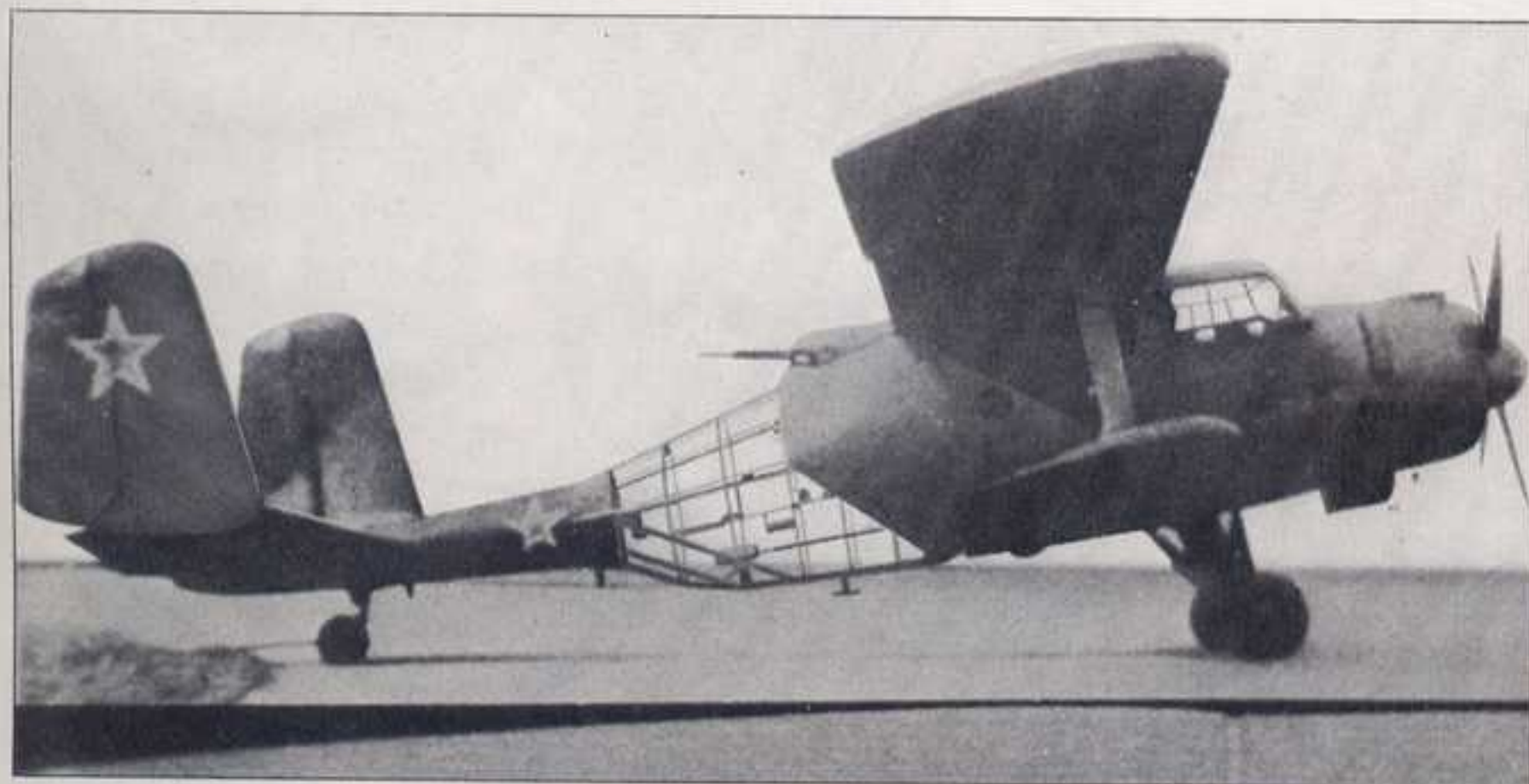
Las numerosas variantes conocidas se detallan en nuestra relación habitual. Como primer cliente, el Ministerio de Agricultura de la URSS fue también el primero en recibir su versión de serie, denominada An-2SKh. Inicialmente, presentaba una soplante de ocho palas que accionaba la bomba del fluido contenido en un depósito de 1 400 litros y que era distribuido a través de un conducto de atomización fijado en el plano inferior. Los productos sólidos podían lanzarse por medio de un conducto de 300 mm de diámetro situado bajo el fuselaje. Más tarde, esta soplante fue remplazada por la VD-10 de cuatro palas de paso variable. El primer An-2SKh fue evaluado por G.I. Lysenko en una granja cercana a Kiev en junio de 1948. Operando a 150 km/h sobre franjas de terreno de 60 a 100 m, llevó a cabo la tarea que debía desempeñar un Po-2 en un mes en sólo tres días.

Las otras versiones básicas soviéticas producidas en gran masa fueron la utilitaria An-2T utilizada por los militares y por Aeroflot, el modelo de 14 plazas An-2P usado por Aeroflot, el An-2TP destinado a las rutas regulares de Aeroflot (con el interior de aerolínea e insonorizado, capaz para 12 plazas), el tipo militar y civil An-2S (*Sanitarnyi*), que puede llevar tres camillas a cada lado del pasillo central y un asiento para un asistente, y finalmente el An-2TD,

empleado en grandes cantidades por la DOSAAF (la colosal Sociedad Voluntaria para el Apoyo de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea), responsable de todo el deporte aéreo y que utiliza el An-2TD para el paracaidismo de apertura automática, con la puerta de carga desmontada y asientos plegables, generalmente cuatro a la izquierda y seis a la derecha, pero alternativamente cinco y siete. Casi todos los An-2 llevan un gancho de remolque de veleros y todos ellos pueden recibir fácilmente un tren de esquíes.

En 1949 se evaluó el hidroavión An-4, que eventualmente maduró con profundos flotadores de dural, equipados con timones hidrodinámicos, y con la hélice V514-D9, más pequeña y antecesora de la actual AV-2. Entró en producción limitada en 1954 denominado An-2V, incorporando algunas innovaciones como eran las luces de carreteo y aterrizaje en el borde de ataque del plano inferior. El An-2L (*Leso-okhraneniye*, o protección forestal) llevaba frascos de vidrio conteniendo el fluido extintor. Este tipo fue menos común que el hidroavión contraincendios An-2PP (*Protivo pozharnyi*, o protección contraincendios), que puede embarcar 1 260 litros de agua en una carrera de cinco segundos.

Los prototipos soviéticos han sido numerosos. Uno de ellos, sin designación, sirvió para evaluar aterrizadores para terrenos blan-



El An-2F *Fedya*, llamado también An-2NRK (corrección artillera nocturna), es un radical rediseño destinado a la observación táctica. La ametralladora es usualmente una UBT de 12,7 mm, aunque también se ha probado el cañón NS-23. La producción de este modelo no ha sido muy importante.



Una propuesta relativamente reciente es el LALA-1, utilizado por la polaca WSK-PZL-Mielec en apoyo del desarrollo del M-15, el previsto sucesor como máquina agrícola. El LALA fue equipado con el motor del M-15, el turbofan AI-25, en la sección trasera de su fuselaje truncado.

dos (inspirados en los diseñados por Bonmartini en Italia), que añadían dos ruedas más a cada aterrizador principal y sustituían la de cola por un gran esquí. El An-6 fue equipado con un turbocompresor TK-19 para conservar una potencia de 850 hp a 9 500 m, superior al techo normal; con la suma de otros cambios, había sido concebido para operar en regiones montañosas. Una variante de este modelo fue el An-2ZA (*Zondirovani atmosférii*, o investigación atmosférica), con un compartimiento climatizado para un observador científico situado a popa del fuselaje. Bastante más extraño fue el An-2F (*Fedya*) o An-2K (abreviatura de las siglas NRK de *Nochnoi razvedchik korrektirovshchik*, o corrección y reconocimiento nocturnos) de observación y reglaje del tiro artillero. Tenía una cabina trasera totalmente acristalada y rematada por una ametralladora manual, estrechándose hasta convertirse en un mero soporte de la unidad de cola.

A finales de los años cincuenta, unos cien An-2P, algunos de ellos con ventanillas rectangulares, se construyeron en la factoría de Dresde, en la República Democrática Alemana (RDA). En 1959, la construcción de los modelos de aviación general soviéticos fue transferida a Polonia. La manufactura en la URSS cesó en agosto de 1960 tras haberse completado 5 450 células, y desde entonces los únicos An-2 producidos en ese país han sido unos pocos An-2M, que incorporaban unos 290 cambios mayores a fin de mejorar su viabilidad y eficiencia.

Producción bajo licencia

En 1959, la producción futura del modelo fue asignada a la factoría de PZL en Mielec (Polonia), desde donde el 23 de octubre de 1960 despegó el primer An-2 Antek polaco. Tras la evaluación soviética del lote preliminar de diez aviones, el An-2 fue puesto en plena producción en Mielec, en versiones que diferían de las soviéticas por el sufijo de sus designaciones. Algunas variantes han sido desarrolladas en Polonia y en cualquier caso los ingenieros del país han introducido mejoras: por ejemplo, el período de revisión principal de la célula de la versión agrícola An-2R pasó de las 900 horas de 1961 a 1 500 en 1970 y a 2 000 horas en 1973. La producción en Mielec alcanzó los 5 000 ejemplares en febrero de 1973 y los 10 100 a principios de 1985, año en el que es probable que se cierre la línea de montaje. Los An-2 soviéticos han sido exportados a todos los países del Pacto de Varsovia y a Afganistán, Cuba, Grecia, la India, Malí y Nepal. PZL-Mielec ha exportado alrededor de 9 000 aviones a Bulgaria, Checoslovaquia, Corea del Norte, Egipto, Francia, Hungría, Mongolia, Países Bajos, la RDA, Rumanía, Sudán, Tunicia, la Unión Soviética y Yugoslavia.

En 1957 se concedió una licencia a China, donde el primer Yunshuji-5 (Y-5) se completó en diciembre de ese año. La producción se centró en Nanchang, empleando el motor HS-5 (designación china del ASH-62IR) producido en Quzhou. La construcción del Y-5 fue más tarde transferida a Harbin y desde 1981 se concentra en Shijiazhuang, en la provincia de Hebei. La producción total del Y-5, y de las variantes locales, no se conoce en Occidente, pero sin duda ascenderá a varios miles de unidades.

Algunos de los Y-5 montaron turbohélices PT6A y ello lleva al problema de la sustitución del An-2. En los servicios regulares de Aeroflot, en los que se dispone de aeródromos razonablemente buenos, el remplazo es el biturbohélice Antonov An-28, con capacidad para 20 plazas y de volar a mayor velocidad que el viejo biplano (el An-28 es producido también por PZL-Mielec). El mercado agrícola fue asignado al propio equipo de diseño de Mielec en virtud de un acuerdo firmado en marzo de 1971, a cuya consecuencia el 20 de mayo de 1973 voló el prototipo M-15. Se trataba de un biplano del mismo peso que el An-2 pero equipado con alas de mayor envergadura y propulsado por un turbofan AI-25. Presentaba características destacables, y cinco ejemplares fueron objeto de dilatadas evaluaciones en la Unión Soviética antes de que el proyecto fuese rechazado en 1981. Por entonces, Antonov había completado las pruebas preliminares de vuelo del primer An-3 (SSSR-30576), que era virtualmente un An-2 estándar con un turbohélice Glushenko TVD-20 de 1 450 hp.

Sin incluir esta posibilidad, el número total de aparatos An-2 construidos debe ser de unos 23 650, lo que no está nada mal para un avión calificado de obsoleto en el mismo momento de su nacimiento.

Corte esquemático del Antonov An-2

- 1 Luz navegación estribor

2 Carenado borde marginal

3 Revestimiento textil alar

4 Ranura automática estribor

5 Raíles guía ranura

6 Fijaciones montante interplanos

7 Articuciones externas alerón

8 Alerón estribor

9 Varilla mando alerón

10 Registro acceso depósito carburante

11 Flap superior estribor

12 Varilla mando flap

13 Depósito carburante estribor; capacidad total del sistema 1 200 litros

14 Bocas llenado combustible

15 Flaps plano inferior

16 Varilla unión riostras

17 Riostras diagonales

18 Montaje interplanos estribor

19 Revestimiento textil plano inferior

20 Luz aterrizaje estribor

21 Revestimiento borde ataque en aluminio

22 Paneles capó motor

23 Carenado anular capó motor

24 Hélice cuatripala paso variable AV-2, de 337 cm de diámetro
- 25 Ojiva

26 Mecanismo cambio paso hélice

27 Engranajes reductores

28 Toma aire carburador

29 Filtros

30 Boca llenado aceite

31 Depósito aceite

32 Colector anular escapes (descarga por estribor)

33 Motor radial Shvetsov ASH-62IR

34 Toma aire radiador aceite

35 Rueda estribor

36 Radiador de aceite

37 Flaps refrigeración

38 Compartimiento equipo accesorio

39 Bancada motor

40 Mamparo parallamas

41 Pedales timón dirección

42 Varillas mando bajo piso

43 Registro acceso sistema control

44 Piso cabina

45 Tomas aire ventilación

46 Consola lateral

47 Panel instrumentos

48 Palanca mando

49 Limpiaparabrisas

50 Compás de reserva

51 Cobertor panel instrumentos
- 52 Parabrisas

53 Paneles transparentes techo

54 Asiento copiloto

55 Ventanillas visión hacia abajo

56 Arneses

57 Asiento piloto

58 Mamparo cabina

59 Puerta acceso cabina

60 Sección central larguero alar

61 Acometida antena

62 Mástil antena radio

63 Raíz alar

64 Antenas D/F enrasadas

65 Estiba equipaje mano

66 Juntas fijación largueros alares

67 Costilla encastre plano superior

68 Asiento pasaje (máximo 12 plazas)

69 Ventanillas pasaje

70 Alojamiento depósitos ala babor

71 Costillas carenado flap

72 Área estiba equipajes

73 Revestimiento interior cabina

74 Revestimiento fuselaje

75 Toma aire ventilación cabina

76 Retrete

77 Antena VHF

78 Toma aire ventilación retrete

79 Asidero

80 Mamparo trasero cabina

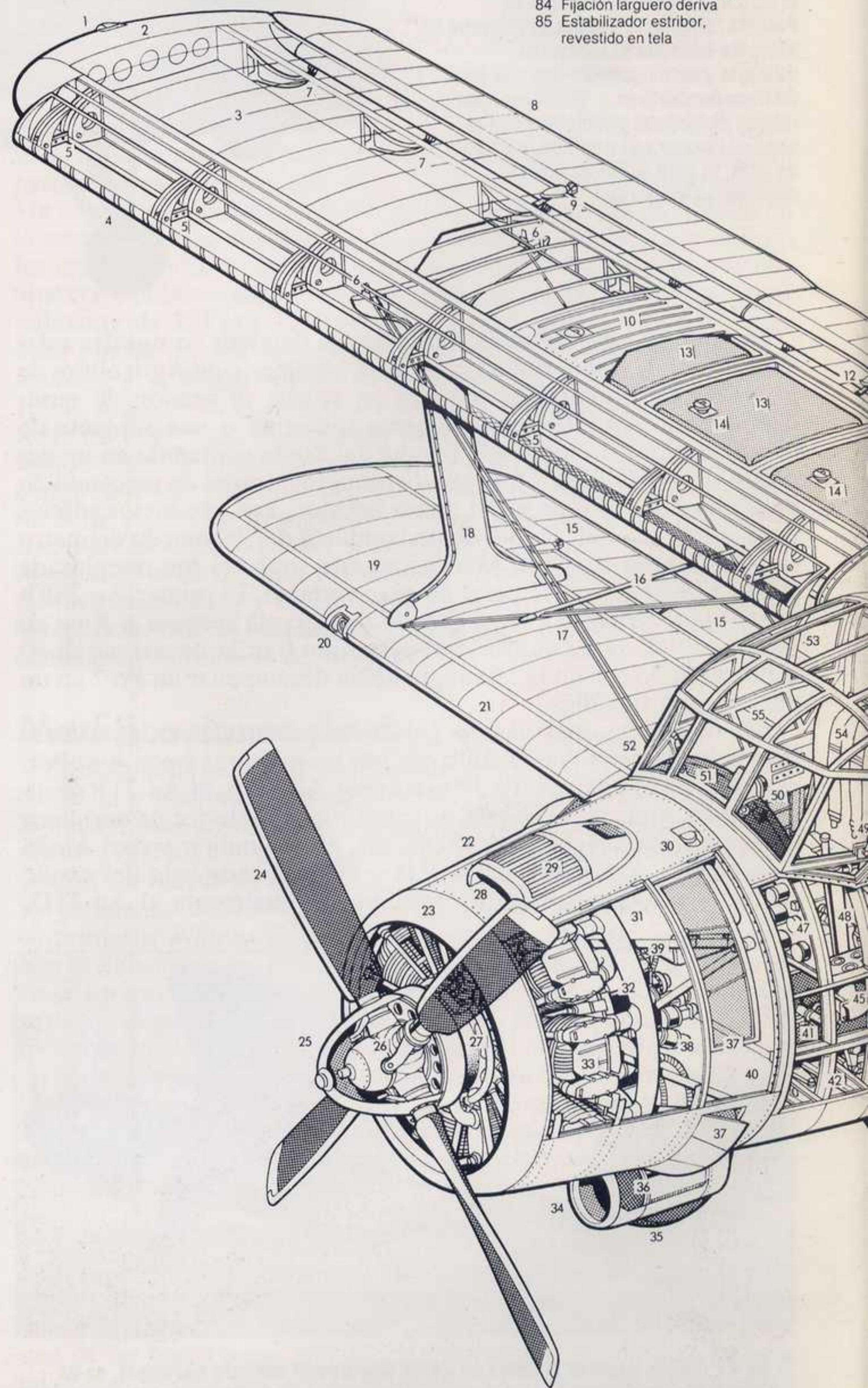
81 Larguero superior fuselaje

82 Pasadero mantenimiento

83 Carenado encastre deriva

84 Fijación larguero deriva

85 Estabilizador estribor, revestido en tela



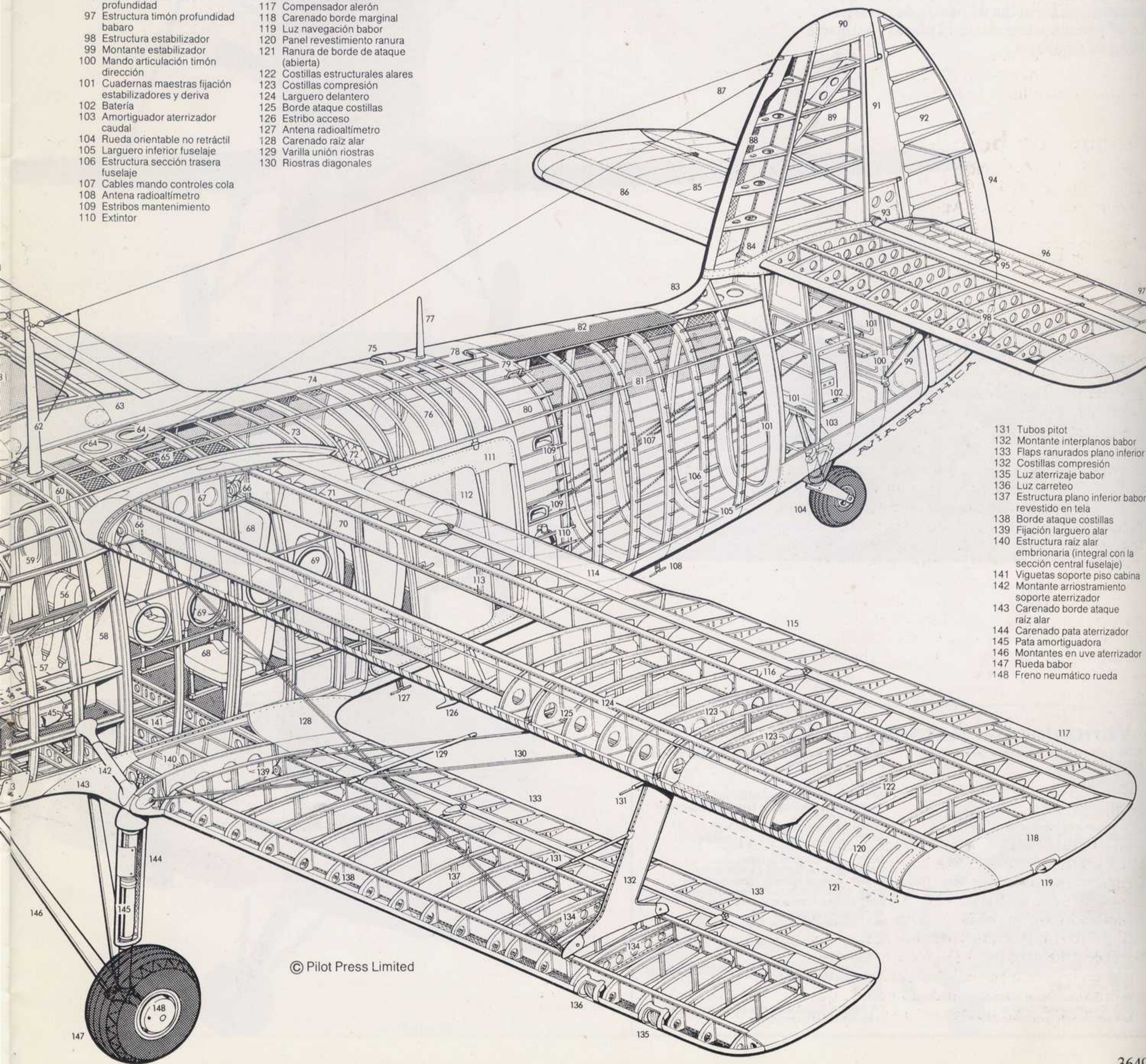
El SSSR-37901 es uno de los primeros An-3 de serie, con el turbohélice Glushenkov TVD-20 de 1 450 hp. Este avión, que conserva prácticamente la misma célula que el An-2, va a ser producido en grandes cantidades como sucesor del An-2. Nótese el conducto ventral de fumigación.



- 86 Borde ataque, revestido en aluminio
- 87 Cables antena HF
- 88 Borde ataque deriva, de aluminio
- 89 Estructura deriva, revestida en tela
- 90 Carenado punta deriva
- 91 Contrapeso timón dirección
- 92 Estructura timón dirección, revestido en tela
- 93 Eje torsión timones profundidad
- 94 Compensador timón dirección
- 95 Luz navegación cola
- 96 Compensador timón profundidad
- 97 Estructura timón profundidad babaro
- 98 Estructura estabilizador
- 99 Montante estabilizador
- 100 Mando articulación timón dirección
- 101 Cuadernas maestras fijación estabilizadores y deriva
- 102 Batería
- 103 Amortiguador aterrizador caudal
- 104 Rueda orientable no retráctil
- 105 Larguero inferior fuselaje
- 106 Estructura sección trasera fuselaje
- 107 Cables mando controles cola
- 108 Antena radioaltímetro
- 109 Estribos mantenimiento
- 110 Extintor

- 111 Puerta carga, de apertura hacia arriba
- 112 Puerta pasaje
- 113 Larguero trasero alar
- 114 Flap superior babor
- 115 Estructura alerón, revestido en tela
- 116 Varilla mando alerón
- 117 Compensador alerón
- 118 Carenado borde marginal
- 119 Luz navegación babor
- 120 Panel revestimiento ranura
- 121 Ranura de borde de ataque (abierto)
- 122 Costillas estructurales alares
- 123 Costillas compresión
- 124 Larguero delantero
- 125 Borde ataque costillas
- 126 Estribo acceso
- 127 Antena radioaltímetro
- 128 Carenado raíz alar
- 129 Varilla unión riostras
- 130 Riostras diagonales

- 131 Tubos pitot
- 132 Montante interplanos babor
- 133 Flaps ranurados plano inferior
- 132 Costillas compresión
- 135 Luz aterrizaje babor
- 136 Luz carreteo
- 137 Estructura plano inferior babor, revestido en tela
- 138 Borde ataque costillas
- 139 Fijación larguero alar
- 140 Estructura raíz alar embrionaria (integral con la sección central fuselaje)
- 141 Viguetas soporte piso cabina
- 142 Montante arriostramiento soporte aterrizador
- 143 Carenado borde ataque raíz alar
- 144 Carenado pata aterrizador
- 145 Pata amortiguadora
- 146 Montantes en uve aterrizador
- 147 Rueda babor
- 148 Freno neumático rueda



© Pilot Press Limited

Antonov An-2

Especificaciones técnicas

Antonov An-2P/An-2R

Tipo: transporte de doce plazas (versión P) y avión de aplicaciones agrícolas (versión R)

Planta motriz: un motor de nueve cilindros en estrella PZL ASz-62IR (el ASh-62IR soviético) de 1 000 hp de potencia nominal

Prestaciones: velocidad máxima de baja cota 260 km/h; velocidad de crucero 185 km/h; velocidad mínima de sustentación 90 km/h; alcance (con una carga útil de 500 kg) 900 km

Pesos: vacío (versión P) 3 450 kg; máximo 5 500 kg

Dimensiones: envergadura 18,18 m; longitud 14,24 m; altura 4,00 m; superficie alar 71,60 m²

Capacidad: cabina de vuelo para un piloto y un mecánico; en la cabina de pasaje de la versión An-2P pueden acomodarse 12 plazas y estibarse 160 kg de equipajes



Variantes del Antonov An-2

Skh-1: dos prototipos, el primero de ellos con motor ASh-21

Unión Soviética

An-2F: véase An-2NRK

An-2K: véase An-2NRK

An-2L: primer modelo contraincendios; avión terrestre con depósito para agua y productos químicos

An-2M: versión revisada de 1964, construida solamente por la OKB de Antonov

An-2NRK: modelo de reconocimiento nocturno y corrección del tiro artillero

An-2P: versión básica de pasaje, de 14 plazas

An-2PP: hidroavión para la lucha contra incendios forestales

An-2S: versión ambulancia

An-2SKh: versión agrícola

An-2T: transporte utilitario polivalente y remolque de blancos

An-2TD: entrenador de paracaidismo

An-2TP: versión de aerolínea con cabida para 12 pasajeros

An-2V: versión hidro

An-2ZA: laboratorio volante de investigación atmosférica

An-3: nueva versión a turbohélice

An-4: designación original del An-2V

An-6: transporte utilitario de alta cota, destinado a operar en regiones montañosas

Polonia

An-2 Geofiz: modelo de prospección geofísica, desarrollado para la Compañía Estatal de Prospecciones

An-2LW: versión hidro

An-2M: designación original del An-2LW

An-2P: modelo de pasaje aparecido en 1968, con capacidad para 12 adultos y dos niños

An-2PK: versión ejecutiva de cinco plazas

An-2PF: versión de vigilancia y fotogramétrica

An-2PR: versión de control de enlaces televisivos

An-2R: modelo agrícola con una tolva de resina epoxídica para 1 350 kg o un depósito de 1 400 litros

An-2S: versión ambulancia

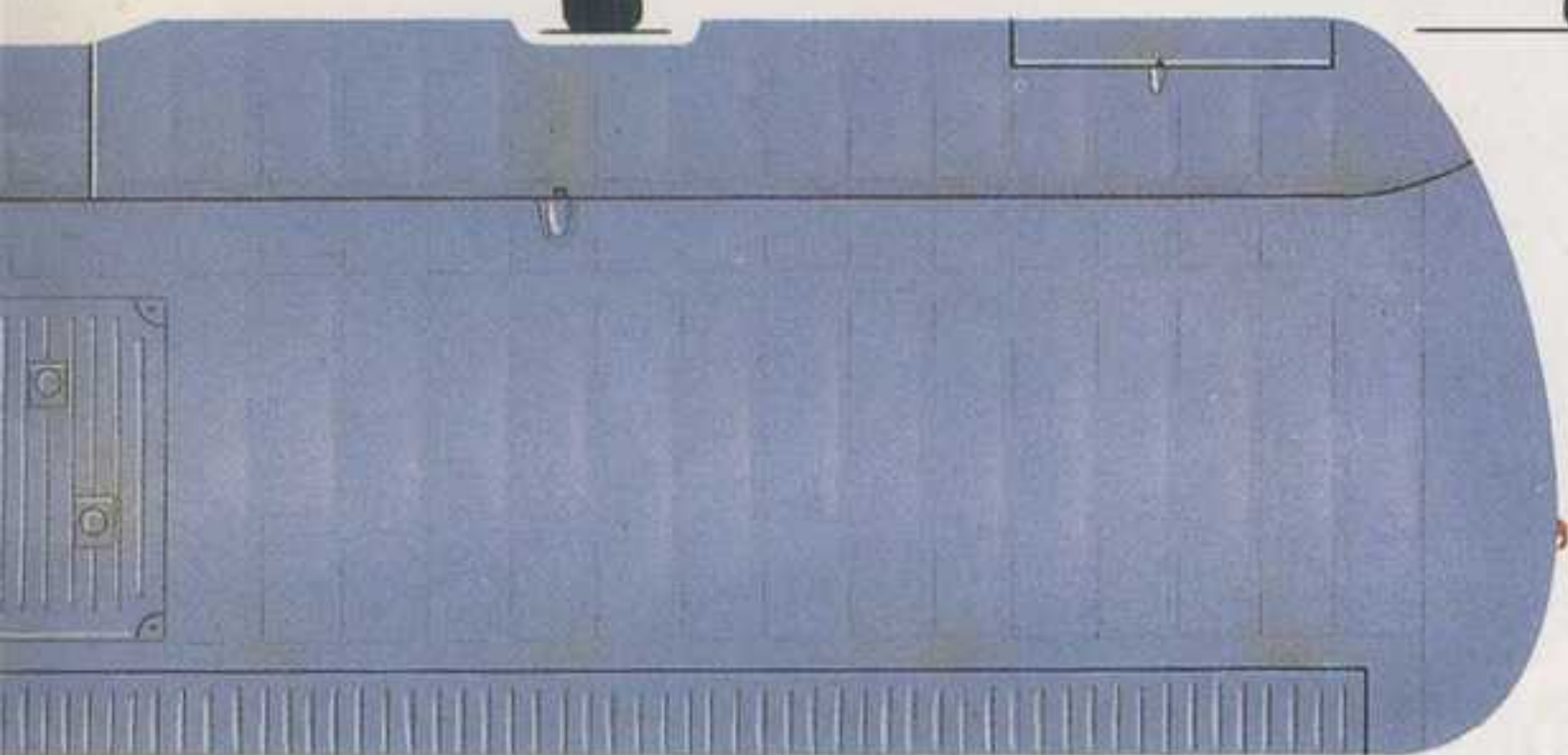
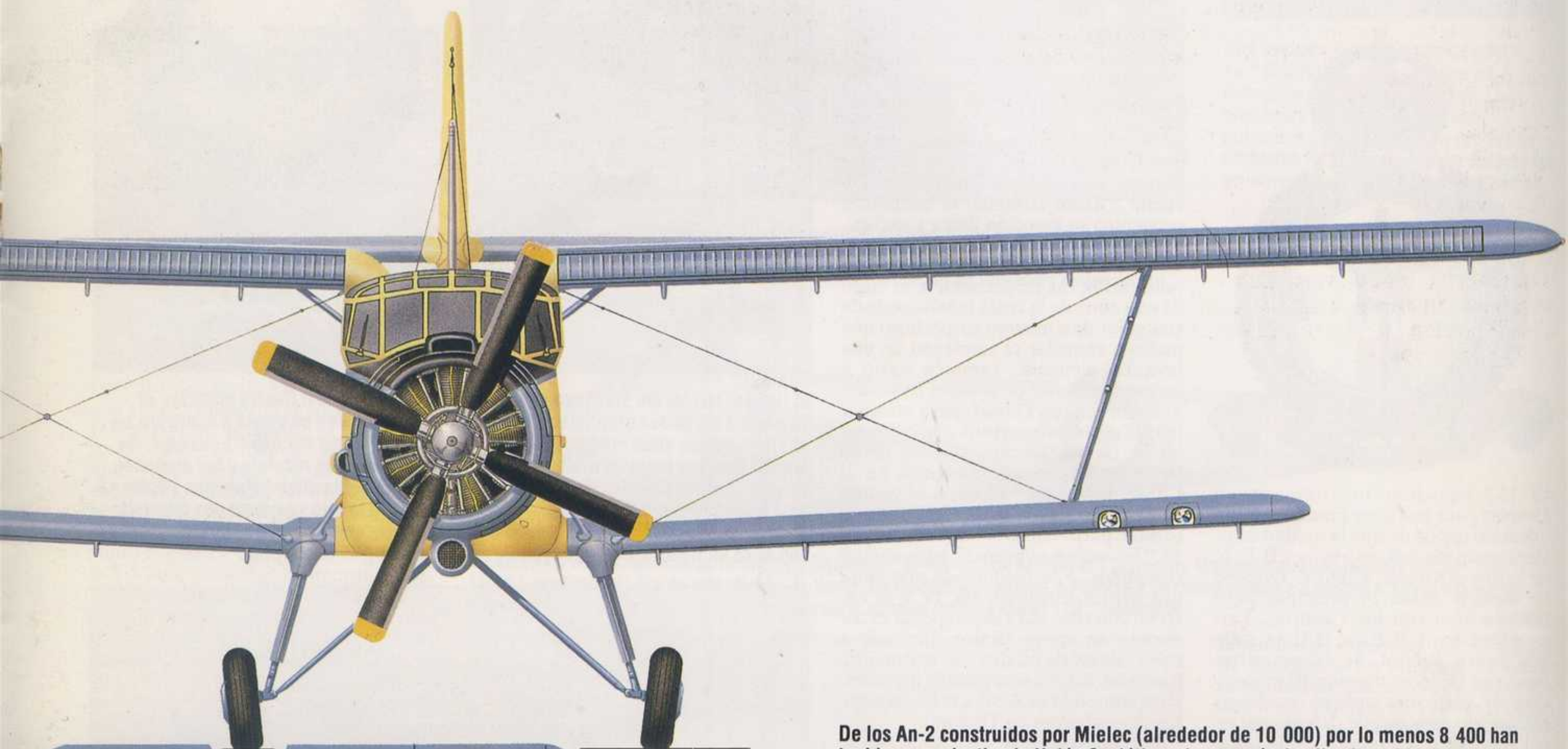
An-2T: versión utilitaria para 12 plazas o 1 500 kg de carga

An-2TD: entrenador de paracaidismo, con seis asientos en cada costado

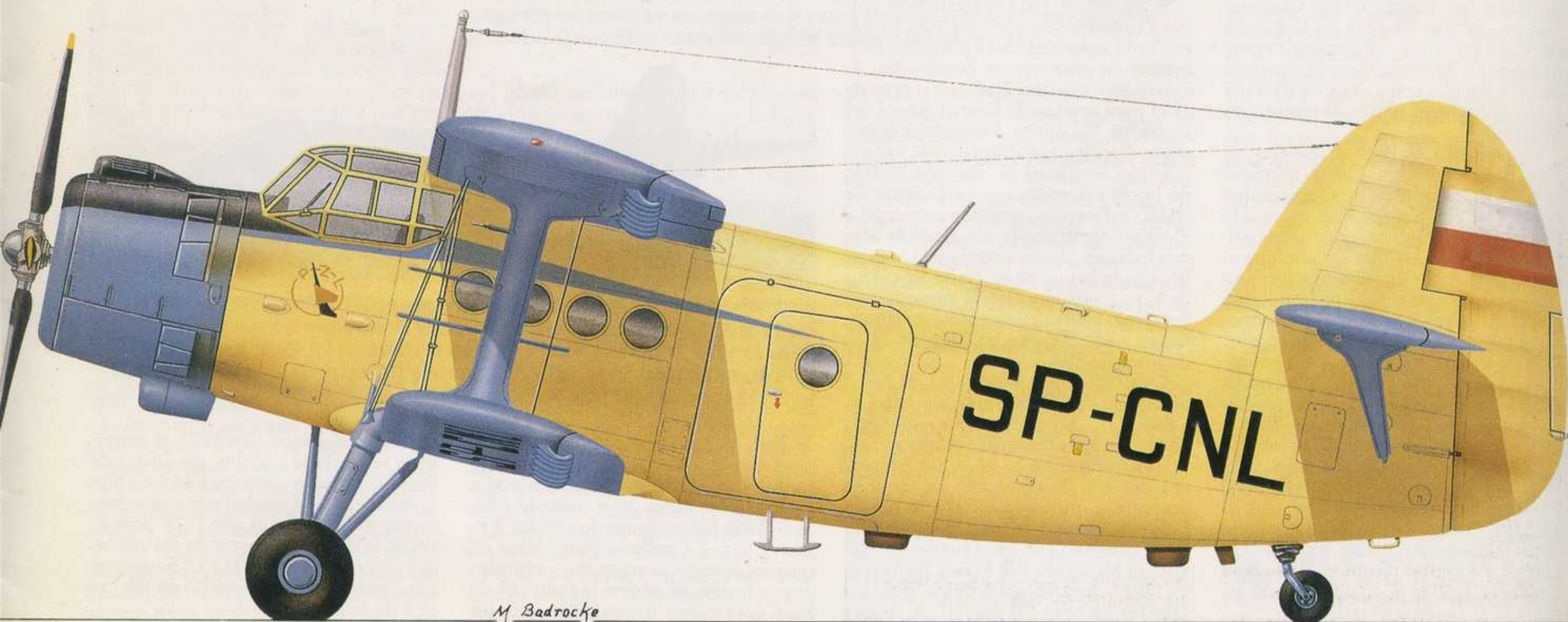
An-2TP: versión convertible de carga y pasaje, con seis asientos a cada costado

China

Y-5: designación básica china; se desconoce el número de variantes y sus características



De los An-2 contruidos por Mielec (alrededor de 10 000) por lo menos 8 400 han tenido como destino la Unión Soviética y la mayoría de ellos han sido del tipo agrícola An-2R (designación polaca). El ejemplar de la ilustración, un transporte An-2T, es uno de los pocos aviones de este modelo que han permanecido en Polonia. Los aviones producidos en la actualidad están desprovistos de la ojiva de la hélice AV-2 (denominada AW-2 en Polonia), cuatripala metálica de paso variable. La producción del An-2 continúa a bajo ritmo en la República Popular de China (donde es denominado Yunshuji-5 o Y-5), en tanto que el programa de construcción polaco se espera que concluya entre 1985 y 1986.



M. Badrocke

Escuadrones de la RAF

13.º Squadron



El 13.º Squadron fue formado en Gosport para servir en Francia, con la intención inicial de que la unidad estuviera equipada con los aviones B.E.2c de la Royal Aircraft Factory. Dispuso de algunos desde el principio pero también voló con los Caudron, Farman Shorthorn, B.E.2a, B.E.8a, además de con Blériot. Se estuvo entrenando en Gosport durante 10 meses y después pasó una semana en Essex efectuando misiones de defensa nacional antes de ir a Francia con la dotación de B.E.2c al completo.

El escuadrón comenzó a actuar directamente en los vuelos de cooperación artillera y de reconocimiento, pero durante la batalla del Somme en 1916 efectuó misiones de bombardeo, incluidos bombarderos en formación. En abril de 1917 el RAF R.E.8 sustituyó a los modelos B.E., y al escuadrón se le encomendó la tarea de fotografía aérea, llegando a efectuar más de 14 000 fotografías desde entonces hasta la llegada del armisticio. El 13.º Squadron permaneció en activo hasta el final de la guerra y recibió los elogios del comandante del XVII Ejército (al que fue destinado) por su actuación en octubre de 1918 en la batalla del canal du Nord. El escuadrón permaneció en Alemania hasta principios de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto el 31 de diciembre en Sedgford.

El 1 de abril de 1924, en Kenley, la Signals Cooperation Flight adquirió entidad de escuadrón y se constituyó en el 13.º Squadron. Fue equipado con los Bristol Fighter, que fueron utilizados para desarrollar las comunicaciones por radio en cooperación con las tropas de tierra. Este cometido fue ampliado a tareas generales de cooperación con el ejército y la unidad trasladó su base a Andover. Voló entonces con el Armstrong Whitworth Atlas y posteriormente con el Hawker Audax una vez se hubo trasladado a varias bases en la meseta de Salisbury. En 1937 dispuso incluso de un autogiro Cierva para investigar su potencial en misiones de cooperación con el ejército. Durante esta época el escuadrón también incorporó los Hawker Hector y a continuación los Westland Lysander, que se llevó a Francia al estallar la II Guerra Mundial.

Durante la «falsa guerra», el escuadrón estuvo muy ocupado trazando los mapas de su zona; sin embargo, en mayo de 1940 la *Blitzkrieg* demostró que los Lysander del escuadrón resultaban totalmente inadecuados, por lo que la unidad sufrió muchas pérdidas durante la retirada a Dunquerque. De vuelta a Gran Bretaña, el escuadrón concentró su atención única y exclusivamente en las tareas de cooperación. Una de ellas consistía en efectuar durante las horas de luz solar a lo largo de una zona de la costa la búsqueda de cualquier desembarco sospechoso que pudiera anunciar el comienzo de una invasión alemana. También envió a un destacamento de aviones Lysander a Warmwell, en Dorset, para efectuar patrullas de salvamento marítimo en unión de las lanchas veloces de la RAF para rescatar tripulantes en el Canal. Esto continuó hasta el verano de 1941, en que la ASR Flight pasó a formar parte del 276.º Squadron y el 13.º Squadron se preparó para nuevos cometidos. Fue reequipado con aviones Bristol Blenheim Mk IV y se entrenó con ellos para desempeñar el cometido de apoyo táctico, llevando a cabo salidas de tendido de cortinas de humo en vistas a una posible invasión. Este cometido se llevó a cabo durante los desembarcos en Dieppe.

Sin embargo, al escuadrón se le asignó ahora otra misión, que consistía en efectuar incursiones nocturnas sobre Francia. Los aviones Blenheim Mk V llegaron en setiembre de 1942 y el escuadrón se los llevó a Argelia tan pronto como hubo caído Argel. Participó en bombardeos tácticos diurnos en apoyo al 1.º Ejército, sufriendo numerosas pérdidas dado que el Blenheim no podía rivalizar con los cazas alemanes. El escuadrón continuó desempeñando este cometido hasta el mes de mayo de 1943, en que fue designado para la ejecución de patrullas de protección de convoyes a lo largo de las costas de Argelia y Túnez.

A finales de 1943 el escuadrón volvió a cambiar de cometido y de aparato. Voló entonces con los Martin Baltimore en misiones de bombardeo ligero y se trasladó a Italia en marzo de 1944 para unirse a la Fuerza Aérea del Desierto. En otoño, los aviones Baltimore dieron paso a los Boston y el escuadrón continuó su ofensiva detrás de las líneas enemigas en el norte de Italia; así mismo, también comenzó a efectuar incursiones en Austria atacando bases aéreas enemigas. Una vez finalizada la guerra en Italia, el escuadrón se trasladó a Grecia como fuerza de apoyo contra los guerrilleros comunistas y fue disuelto en Hassani el 19 de abril de 1946.

Casi cinco meses después, el 680.º Squadron de Ein Shemer fue redesignado 13.º Squadron. Su cometido ahora fue proporcionar reconocimiento fotográfico en la zona de Egipto, del canal y de cualquier lugar en la que se encontrara la Fuerza Aérea de Oriente Medio. Estuvo dotado para este cometido con los aviones de Havilland Mosquito PR.Mk 34 hasta que en 1951 fueron sustituidos por los Gloster Meteor PR.Mk 10. A finales



El Hawker Hector fue diseñado para sustituir a los Audax originales. Se diferenciaba de otros modelos de la familia Hart por tener un motor Napier Dagger y un ala superior sin flecha. El 13.º Squadron recibió su primer avión de este tipo en mayo de 1937 y desfiló con ellos en Hendon el mes de julio.



Después de la II Guerra Mundial, el 13.º Squadron se volvió a constituir en Egipto a partir del 680.º Squadron. Su tarea fue la de recofoto y fue equipado con los de Havilland Mosquito PR.Mk 16 y 34. En la foto aparecen dos Mosquito del escuadrón volando sobre el canal de Suez.



Arriba: en diciembre de 1951, en Fayid, el 13.º Squadron entró en la era del reactor sustituyendo sus aviones por los Gloster Meteor PR.Mk 10.

Derecha: el emblema de la daga fue utilizado por el 13.º Squadron desde su formación. La cabeza de lince simboliza la vigilancia durante el período de entreguerras.



El 13.º Squadron voló con los Canberra durante 24 años, utilizándolos durante la campaña de Suez, y conservándolos en Oriente Medio hasta la retirada de la RAF de Malta en 1978. Durante 14 años, el escuadrón utilizó los PR.Mk 9, pero a finales de 1976 pasó a emplear los PR.Mk 7. El escuadrón se disolvió en la base de la RAF de Wyton en enero de 1982 (foto Malcolm English).

de 1955 la RAF era cada vez peor recibida en Egipto y por tanto, en febrero de 1956, el escuadrón se trasladó a Akrotiri, la nueva gran base de Chipre. Aquí fue reequipado con los English Electric Canberra para tareas de reconocimiento fotográfico, utilizándose a finales de año en la campaña de Suez para cubrir fotográficamente los

objetivos egipcios. En 1972 el escuadrón se trasladó a Malta, y a finales de los años setenta abandonó el área mediterránea para trasladarse posteriormente a Wyton en el año 1978. Tras la retirada de los Canberra de las unidades de primera línea, el 13.º Squadron fue completamente disuelto en Wyton el 5 de enero de 1982.



Los 13 primeros escuadrones que formó el RFC fueron destinados al frente Occidental de Francia para su entrada en acción. Pero en 1915 se hizo imprescindible el apoyo aéreo al Ejército destacado en Egipto, por lo que el 14.º Squadron se formó en Shoreham con ese propósito el 3 de febrero de 1915, recibiendo aviones Farman y Martinsyde. En noviembre el escuadrón renunció a estos aviones y se embarcó hacia Egipto, reuniéndose en Ismailia el 3 de diciembre. Junto con el 17.º Squadron constituyó la 5.ª Ala, y los dos escuadrones fueron destinados a cubrir la totalidad de la zona de Oriente Medio. Como consecuencia de ello, el 14.º Squadron se dividió en patrullas y se dispersó a lo largo del desierto occidental y el canal de Suez. La primera patrulla que efectuó en el desierto occidental en acto de servicio fue en apoyo de las tropas en la lucha contra los Senussi. Esta fue la pauta seguida hasta noviembre de 1926, en que las patrullas se suspendieron y todo el escuadrón se concentró en Mustabig para llevar a cabo el planeado avance contra los turcos en la península del Sinaí.

En este tipo de situaciones el 14.º Squadron era un verdadero escuadrón polivalente, llevando a cabo cualquier cometido que le asignara el RFC en aquella época. En junio de 1917 el escuadrón tuvo una lucida participación en la tercera batalla de Gaza, apoyando al ejército de todas las maneras posibles. A partir de entonces concentró todas sus actividades en Palestina. Durante la lucha que allí tuvo lugar desarrolló un método de recogida de mensajes utilizando un gancho suspendido del avión que hacía presa en una cuerda tendida entre dos postes; esto pasó a convertirse en una práctica común en la RAF durante el periodo de entreguerras, y fue revivido recientemente por los escuadrones Hercules que sirven en las islas Malvinas. El escuadrón se dedicó casi exclusivamente a efectuar salidas para su ejército, una especialización que fue posible ya que otros escuadrones se hallaban ya destacados en la misma zona. El 14.º Squadron también tomó parte en la famosa derrota del 7.º Ejército turco en el Wadi el Far'a en setiembre de 1918, bombardeando y ametrallando a la infantería atrapada. Debido al rápido avance de los ejércitos el 14.º Squadron pasó a ser temporalmente un escuadrón de transporte, llevando 4 220 litros de gasolina y 710 litros de aceite a los escuadrones avanzados.

Una vez finalizada la guerra, el escuadrón dejó sus aviones en Junction Station en enero de 1919, en que el cuadro de la unidad volvió a Tangme-



El 14.º Squadron utilizó gran número de aviones diferentes en la campaña de Palestina de la I Guerra Mundial. Este Martinsyde Elephant fue fotografiado en 1918, utilizado como avión de caza y reconocimiento, así como en tareas de cooperación con el ejército (foto Bruce Robertson).



Un avión de Havilland Mosquito del 14.º Squadron. El escuadrón recibió sus primeros Mosquito cuando todavía era el 143.º Squadron del Ala de Interdicción de Banff. La unidad se trasladó a Francia y posteriormente a Alemania, reasumiendo de nuevo el papel de bombardero con el Mosquito cuando todavía era el 128.º Squadron.



El Canberra B(I).Mk 8 WT363 era un avión del 14.º Squadron, basado normalmente en Wildenrath. En la fotografía aparece durante un ejercicio «Lone Ranger» en Chipre. Las partes inferiores del avión, pintadas de color negro, nos indican que la fotografía fue tomada a principios de los años sesenta, cuando el cometido de la unidad era principalmente la interdicción nocturna (foto John Lake).

re, donde fue disuelto el 4 de febrero de 1919. Algunas unidades de la RAF permanecieron en Oriente Medio y el 1 de febrero de 1920 el 111.º Squadron fue redominado 14.º Squadron en Ramleh.

Aún cuando la guerra ya había finalizado, Palestina seguía sin ser una zona en paz y el 14.º Squadron tuvo que colaborar con las fuerzas armadas en algunos ejercicios, pero también tuvo que estar alerta para poder hacer frente a cualquier conflicto que surgiera entre árabes y judíos. Sus Bristol Fighter fueron sustituidos por los de Havilland D.H.9A en 1924. Una vez establecido como unidad de bombardeo, el escuadrón se trasladó a Jordania en 1927. Permaneció allí durante once años como unidad representativa de la RAF, e incluso como fuerza de pacificación tuvo que realizar numerosos vuelos de larga distancia. En 1938 abandonó los biplanos en favor de los Vickers Wellesley. El escuadrón se llevó este aparato a Port

Sudan en 1940, año en que Italia entró en guerra, e inmediatamente tomó la iniciativa contra los italianos efectuando un bombardeo contra la base aérea de Massawa, donde destruyó 1 591 000 litros de gasolina y dañó las instalaciones. Después de este éxito, el escuadrón continuó efectuando otras incursiones contra posiciones italianas en Eritrea, disponiendo durante un corto espacio de tiempo de sus propios cazas de defensa en forma de una patrulla de Gloster Gladiator.

Sin embargo, el monomotor Wellesley era lento y presentaba algunos riesgos durante las largas salidas de bombardeo sobre regiones aisladas, por lo que el escuadrón se reequipó gradualmente con Bristol Bhenheim Mk IV. En abril de 1941 ya no fue precisa su presencia en Port Sudan, por lo que se trasladó a Egipto y posteriormente a Palestina. De ahí fue destinado a Iraq y efectuó algunas salidas de lanzamiento de propaganda sobre Irán, donde los alemanes inten-



Dos aviones Vickers Wellesley del 14.º Squadron en pleno vuelo en Palestina a principios de 1939. Los Wellesley del escuadrón fueron utilizados con gran éxito contra varios objetivos italianos en Eritrea durante las primeras fases de la II Guerra Mundial.

taban influir en contra del suministro de petróleo a los Aliados. El escuadrón también participó en la campaña de Siria y a finales de 1941 se trasladó al desierto occidental, donde principalmente efectuó bombardeos. Tuvo una gran participación en la ofensiva llevada a cabo por las Fuerzas Aéreas del Desierto, desplazándose por la región a expensas de que la suerte del 8.º Ejército aumentara o palideciera. En agosto de 1942 el escuadrón se retiró a Egipto, donde comenzó la conversión a los aviones Martin Marauder, siendo el primer escuadrón de la RAF en utilizar este modelo. Las operaciones se reanudaron en octubre con una salida de reconocimiento, seguida de salidas antibuque y de colocación de minas en los puertos del desierto. El Marauder también efectuó salidas de bombardeo, pero hacia finales de año se estimó que este escuadrón era adecuado para el lanzamiento de torpedos, y a principios de 1943 voló hacia el oeste para unirse a las fuerzas de la RAF en Argelia, desde donde efectuó patrullas antisubmarinas. Su zona de actuación también aumentó, al enviar destacamentos a Túnez y posteriormente a Sicilia e Italia, llevando a cabo este poco espectacular cometido durante todo el año 1943 y la mayor parte de 1944.

En octubre de 1944, el escuadrón hizo sus maletas, dejó atrás a sus Marauder, y se trasladó a Gran Bretaña por primera vez desde 1919. Se volvió a reequipar con los Vickers Wellington GR.Mk XIV en Chivenor para efectuar una vez más operaciones antibuque. Sus zonas de operación fueron los accesos occidentales de la costa atlántica de Francia hasta el golfo de Vizcaya. La unidad efectuó regularmente patrullas antibuque, pero como en esos momentos la actividad de los submarinos alemanes era muy escasa no tuvo mucho trabajo. Poco después de la victoria en Europa, el escuadrón se disolvió en Chivenor el 8 de junio de 1945. En esa



Un McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 del 14.º Squadron pasa frente a un castillo alemán. Los Phantom de la RAF en Alemania sustituyeron a los Canberra sólo hasta la llegada de los Jaguar (foto MoD).

época se produjo una gran confusión cuando la RAF fue convertida en una fuerza aérea de paz. El 1 de junio se volvió a crear un nuevo 14.º Squadron al ser redesignado el 143.º Squadron de Banff. El escuadrón pasó a especializarse en el ataque costero, recibiendo los de Havilland Mosquito F.B.Mk 6 que era parte del Ala Banff que causó estragos a los barcos enemigos en las costas holandesas y noruegas. Permaneció durante nueve meses cumpliendo este cometido antes de ser disuelto el 31 de marzo de 1946.

Cuando al año siguiente se volvió a formar el escuadrón en Wahn, Alemania, al ser redenominado el 128.º Squadron, se equipó de nuevo con

aviones Mosquito. En aquella ocasión voló con la versión bombardero del Mosquito, la B.Mk 16, y posteriormente con el B.Mk 35 como parte de las BAFO. Su cometido era estar dispuesto para contraatacar en caso de que los soviéticos iniciaran la invasión a través de las planicies alemanas. En 1951 se consideró que era más efectivo llevar a cabo esta tarea con los cazabombarderos de modo que el 14.º Squadron fue dotado con los de Havilland Vampire FB.Mk 5 y pasó a formar parte del Ala Fassberg. Su vida transcurrió en medio de continuos ejercicios a fin de convertir al escuadrón en una unidad altamente operativa. En 1953 los Vampire dieron paso a los de Havilland Venom para desempeñar el mismo cometido. En 1955 y durante los siete años siguientes, el escuadrón actuó como unidad de caza de intercepción con los Hawker Hunter como parte de una reducida fuerza de caza destacada en Alemania. Fue disuelto temporalmente



Dos SEPECAT Jaguar GR.Mk 1 del 14.º Squadron, primer escuadrón de la RAF Germany que recibió este avión. Está previsto que esta unidad sea la última receptora del Panavia Tornado.



El símbolo del cruzado alado conmemora el largo servicio prestado por el escuadrón en Oriente Medio, mientras que los diamantes azules son una innovación más reciente (foto Malcolm English).

en Gütersloh el 17 de diciembre de 1962.

Ese mismo día, el 88.º Squadron fue redesignado 14.º Squadron y se le asignó la tarea de interdicción táctica nuclear y convencional con aviones English Electric Canberra B(I).Mk 8. Esto supuso que las tripulaciones debían volar en territorio enemigo a baja altura y bombardear importantes objetivos para destruir la capacidad enemiga de librar una batalla terrestre. Realizó este cometido en Wildenrath durante siete años y medio y se disolvió allí mismo el 30 de junio de 1970.

Al mismo tiempo, cerca de Bruggen se creó un nuevo 14.º Squadron como punta de lanza de la fuerza de McDonnell Douglas Phantom de la RAF en Alemania. A los Phantom se

les encomendó las tareas que llevaban a cabo todos los escuadrones de ataque de la RAF en Alemania, y el 14.º Squadron pronto entró en acción desempeñando los cometidos de ataque a baja cota. Ha continuado con este papel desde que adoptó los aviones SEPECAT Jaguar en 1976 y se convirtió en el primer escuadrón destacado en la República Federal Alemana en volar con este aparato.

15.º Squadron



El 1 de marzo de 1915 se formó el 15.º Squadron del RFC en South Farnborough a partir del 1.º Squadron de Reserva, incluyendo personal del centro de reclutamiento de la misma base. Después de efectuar su entrenamiento en Hounslow, el escuadrón se trasladó a Dover, pero debido a tareas de conversión no fue hasta diciembre que se mudó a Francia, donde en enero de 1916 inició una serie de operaciones desde Droglandt como parte de la 2.ª Ala.

El día de Año Nuevo de 1917 se le encomendaron las patrullas de contacto y ataque al suelo, y tuvo que traspasar

en ambos casos las líneas enemigas a baja cota con los frágiles RAF B.E. Con la llegada de la primavera se produjo el avance en la ofensiva de Arrás y el escuadrón continuó llevando a cabo los vuelos a baja cota, registrando muchas pérdidas. Esta situación pudo aliviarse en el mes de mayo, en que los aviones R.E.8 de la RAF sustituyeron a los B.E., que estuvieron al servicio del 15.º Squadron durante dos años. El escuadrón sufrió una serie de rápidos cambios de bases hasta setiembre, en que se incorporó a la 12.ª Ala de Longavesnes. Efectuó entonces una serie de bombardeos nocturnos sobre polvorines detrás de las líneas, y algunas bombas alcanzaron con éxito los objetivos. Posteriormente, el escuadrón tomó parte en la batalla de Cambrai, efectuando de nuevo ataques a baja cota. El primer día murieron cuatro oficiales y tres resultaron heridos por fuego antiaéreo.

La ofensiva de primavera de 1918 provocó que el 15.º Squadron tuviera que intervenir intensamente, sucediéndose sin cesar las salidas y una serie de cambios de bases. Cuando se produjo la ofensiva alemana y dió comienzo la contraofensiva, el escuadrón, que se encontraba en Vert Galand, volvió a desempeñar su cometido más usual de cooperación con el ejército. Esto continuó así hasta la ofensiva final en otoño de 1918, y en el mes de setiembre, al escuadrón le fue asignada una nueva misión, concretamente el lanzamiento de cajas de munición a las tropas más avanzadas en respuesta a las peticiones efectua-



das por las mismas tropas desde el campo de batalla.

Durante las semanas finales, el escuadrón volvió a hacerse cargo de las patrullas de contacto, aunque no por mucho tiempo. El escuadrón apoyó al V Ejército en todos sus movimientos hasta febrero de 1919, en que fue reducido al cuadro de mando y volvió a Fowlmere, donde fue finalmente disuelto el 31 de diciembre de 1919.

El escuadrón se constituyó de nuevo el 20 de marzo de 1924, siéndole encomendado un cometido poco corriente. Su base fue Martlesham Heath, en donde operaba el Aeroplane & Armament Experimental Establishment, la primera organización de pruebas. El 15.º Squadron pasó a formar parte de esta organización y fue el responsable de las pruebas experimentales y de armamento. También sirvió como unidad de bombardeo diurno con los de Havilland D.H.9A. De hecho, el número del escuadrón

Una típica imagen de la I Guerra Mundial: una alineación de aviones R.E.8 del 15.º Squadron preparándose para la salida del día. Los aviones del escuadrón se distinguían por la franja blanca alrededor del fuselaje, justo enfrente de los estabilizadores (foto Bruce Robertson).

inducía a cierto error, ya que actuaba en el seno del A&AEE mientras que su personal seguía asignado nominalmente al 15.º Squadron. El verdadero propósito de esta situación era incrementar el número de escuadrones en los Air Estimates anuales. Una vez dicho esto, cabe admitir que el 15.º Squadron «nominal» llevó a cabo durante los diez años que permaneció en Martlesham Heath las pruebas de 76 modelos experimentales, así como 33 de diferentes tipos de armamento. Se disolvió temporalmente el 31 de mayo de 1934.



En 1958 el 15.º Squadron se unió al 10.º en Cottesmore y pasó a ser el segundo escuadrón equipado con el Victor B.Mk 1. Sus aviones fueron pintados con pintura blanca antireflectante.

Al día siguiente se formó un nuevo 15.º Squadron y le fue asignado un cometido más convencional, como era el bombardeo diurno. Fue equipado en Abingdon con Hawker Hart. Inmediatamente después, el oficial al mando reforzó la personalidad del escuadrón al pintar el número de éste en los aviones con cifras romanas en lugar de con cifras árabes. Lo mismo ocurrió con el nuevo emblema del escuadrón y, tras una batalla con el College of Heralds, se llegó al acuerdo de que la unidad pasaba a ser el XV Squadron, algo que ha quedado para la posteridad. El proceso de conversión fue lento y pasó casi un año de que el escuadrón pudiera considerarse operativo. Pronto ascendió en categoría al demostrar su valor frente a otros escuadrones parecidos, y pasó a formar parte del 1.º Group de Bombardeo. En 1936 el Hawker Hind sustituyó a los Hart, lo que supuso una cierta mejora en las prestaciones. En enero de 1937, la unidad dió lugar al 52.º Squadron, que se trasladó a Upwood. En el mes de mayo tomó parte en unas pruebas especiales de bombardeo en picado, efectuando ataques en ángulos de 55º y adquiriendo una habilidad especial en este tipo de cometidos. Estaba previsto que el escuadrón se reequipara a finales de año con Fairey Battle, pero esto no llegó a concretarse hasta junio de 1938, año en que el escuadrón se había vuelto a dividir para formar el 106.º Squadron. En el mes de agosto ya estaba en condiciones de tomar parte en los ejercicios de defensa nacional. Durante finales de 1938 y la totalidad de 1939 se dedicó al entrenamiento para perfeccionar su capacidad de combate. A medida que se fue acercando la guerra, el XV Squadron fue asignado a la Advanced Air Striking Force y fue el primer escuadrón de la RAF que se trasladó a Francia, el 2 de setiembre de 1939, con el fin de poder bombardear el Ruhr en caso de que Alemania iniciara un ataque total contra Gran Bretaña.

De hecho, el escuadrón no entró mucho en acción, y antes de que los alemanes hubieran avanzado hacia el oeste ya estaba de vuelta en Gran Bretaña para ser reequipado con el Bristol Blenheim Mk IV. Sin embargo, el 10 de mayo de 1940, el escuadrón entró plenamente en acción. Más tarde se produjo el desastre de Sedán y posteriormente fue puesto fuera de servicio. Fue reequipado en Wyton, Huntingdonshire, y puesto a punto para poder iniciar sus acciones en Francia y posteriormente en Ale-

mania. Pronto el escuadrón pasó a desempeñar actividades nocturnas. Continuó así hasta el mes de octubre, en que el escuadrón completó su conversión a los Vickers Wellington.

En diciembre el escuadrón volvió a ser operativo y tomó parte en la ofensiva nocturna contra Alemania. Esto continuó así durante seis meses y posteriormente el XV Squadron pasó a desempeñar cometidos más importantes. Fue el segundo escuadrón elegido para volar el primero de los bombarderos cuatrimotores de la nueva generación, el Short Stirling, el primer avión llegó el 11 de abril, y el 30 de abril cuatro de estos aparatos bombardearon Berlín, Kiel y Hamburgo. Las operaciones prosiguieron sin cesar y la primera pérdida se produjo el 10 de mayo, cuando el oficial al mando no pudo regresar. En julio, el escuadrón inició una serie de bombardeos diurnos contra Brest, escoltado por el Mando de Caza, pero hacia finales de mes volvió a las ofensivas nocturnas.

Durante el invierno de 1941 el escuadrón participó en las primeras pruebas operativas del «Trinity», un aparato que fue desarrollado en el magnífico «Oboe», que permitió efectuar bombardeos sin visibilidad con cielo cubierto. Continuó la ofensiva durante todo el año 1942. El escuadrón participó también en las acciones de «mil bombarderos» contra Colonia y Essen en mayo y junio, desempeñando también el cometido de siembra regular de minas en las aguas costeras y canales de Alemania.

En el día de Año Nuevo de 1943 llegaron los Stirling Mk III y con ellos una mayor velocidad de cruce. Pronto algunos de los aviones fueron equipados con el radar de ayuda a la navegación «Gee», con el que pudo dirigir a las formaciones hasta su objetivo. La Patrulla A fue elegida en el mes de agosto para pasar a formar el 622.º Squadron, lo que permitió que el escuadrón volviera a reequiparse hasta disponer de su fuerza inicial. El final del año supuso también el final del Stirling. Uno de ellos, el N3669 «LS:H», llegó a volar en 67 acciones del escuadrón, algo que suponía un record para el Stirling.

A mediados de junio de 1944 el escuadrón se convirtió a los Avro Lancaster e inició las operaciones cuando la batalla de Berlín se hallaba en su apogeo, pasando a ser éste su objetivo más frecuente. Al ir equipado con el «Gee», el escuadrón utilizó algunos de sus aparatos para señalar los

objetivos en beneficio del resto de la unidad. A medida que pasaba el tiempo, el escuadrón se vió envuelto en la batalla contra las V-1, y bombardeó los emplazamientos en el norte de Francia, volviendo a las acciones diurnas quince días después del Día D. El XV se convirtió en un escuadrón especializado de bombardeo y fue equipado con «G-H» para permitirle efectuar con precisión bombardeos a ciegos diurnos y nocturnos. Los aviones que iban equipados de este modo se distinguían por dos franjas amarillas en las derivas. En setiembre se reanudaron los bombardeos estratégicos y no se produjo ninguna interrupción hasta el ataque final del escuadrón el 22 de abril de 1945. Inmediatamente después participó en la operación «Manna», efectuando salidas de lanzamiento de víveres y suministros a la población holandesa.

Las tareas de paz que siguieron incluían el transporte de prisioneros de guerra de la Europa continental a Gran Bretaña, así como vuelos sobre Alemania para que el personal de tierra pudiera observar los resultados de la ofensiva aliada. En junio de 1946 el escuadrón recibió algunos Lancaster B.Mk 1 (especiales), que habían sido utilizados por el 617.º Squadron para el lanzamiento de bombas «Grand Slam», y los empleó en entrenarse con estas bombas contra las bases de submarinos de Farge. En otoño, la unidad fue reducida a seis aviones. En febrero de 1947 llegó el primero de los Avro Lincoln del escuadrón y en el plazo de un mes desaparecieron los Lancaster. Algunos de los Lincoln fueron modificados especialmente para transportar bombas Tallboy de 5 440 kg. Efectuó numerosos entrenamientos sobre Farge y posteriormente el escuadrón efectuó su primer destacamento «Sunray» a Egipto. Una vez allí, llevó a cabo acciones contra la tribu Qutei, que se había sublevado, y posteriormente el escuadrón llevó a término tareas rutinarias de un escuadrón de bombardeo propias de los tiempos de paz hasta que fue disuelto en Wyton el 29 de noviembre de 1950.

El escuadrón se volvió a crear inmediatamente en Marham, donde sus nuevas tripulaciones efectuaron su conversión a los Boeing Washington B.Mk 1, trasladándose posteriormente a su base operativa de Coningsby. Voló con los Washington durante dos años y participó en todos los ejercicios anuales, siendo el último escuadrón en efectuar el lanzamiento de bombas en el polígono de tiro de Heligoland, en febrero de 1952.

En mayo de 1953 el escuadrón recibió los English Electric Canberra y pasó por lo tanto a formar parte del nuevo Mando de Bombardeo a reacción. Poco después se trasladó a Cottesmore, donde completó su conversión al primer plano de eficacia. Al cabo de nueve meses fue destinado a Honington, que se convirtió en su base permanente. Desde allí efectuó

todas sus operaciones de rutina, incluyendo sus despliegues en ultramar «Lone Ranger», así como en Adén y Nairobi. En 1956, cuando comenzaron a gestarse los problemas en Egipto, el XV llevó a cabo 56 salidas a Malta para almacenar bombas durante el mes de agosto. En setiembre se trasladó a Chipre y el 31 de octubre atacó los aeródromos egipcios. Desde entonces hasta el 5 de noviembre el escuadrón sirvió en 37 misiones. El 8 de noviembre el escuadrón regresó a Honington. Cinco semanas después volvía a estar en Malta por si se producían nuevos problemas y permaneció allí hasta el día de Año Nuevo. Se disolvió el 15 de abril de 1957.

Tras 17 meses, el XV Squadron fue reformado en Cottesmore como el segundo escuadrón operativo con el Handley Page Victor B.Mk 1. Hasta febrero de 1957 el escuadrón no volvió a ser operativo y entonces era capaz de estar en el aire al cabo de cuatro minutos de recibir una alerta de reacción rápida. En julio de 1960 el escuadrón voló el primer Victor B.Mk 1A equipado con material de ECM para combatir los radares de la URSS. La vida como parte de la fuerza de disuasión nuclear era muy activa y el XV efectuó numerosos traslados a ultramar y demostró su capacidad de despliegue por todo el mundo. Continuó así hasta abril de 1963, en que el escuadrón hubo de hacer su conversión a un cometido de baja cota ya que se consideró que era demasiado arriesgado atacar al bloque soviético a alta cota. En diciembre el escuadrón fue destinado a Singapur debido a la confrontación indonesia, y mientras estuvo allí llevó a cabo ejercicios con armas. Cuando la disuasión nuclear pasó a depender de la Royal Navy, el Victor B.Mk 1 fue destinado al cometido de avión cisterna y el escuadrón se disolvió el 31 de octubre de 1964.

El escuadrón no volvió a constituirse hasta 1970 y lo hizo como el segundo escuadrón con el Hawker Siddeley Buccaneer de la RAF. Esto tuvo lugar en Honington el 1 de octubre. Tras un corto proceso de conversión, el escuadrón fue destinado a Laarbruch, República Federal Alemana, en enero de 1971 como parte de ala de unidades de interdicción de largo alcance de la RAF Germany para sustituir al obsoleto Canberra. El escuadrón desarrolló todas las técnicas necesarias para la «guerra caliente» y se ocupó de la toma de contacto con su área de operaciones. Continuó desempeñando este cometido en la República Federal Alemana, perfeccionando sus técnicas para mantenerse al día en caso de diversas amenazas y necesidades hasta setiembre de 1983 en que se convirtió en el primer escuadrón en Alemania Federal que incorporaba el Panavia Tornado. Actualmente, el escuadrón está entrenándose con el Tornado para operaciones RAFG, yendo en cabeza de cualquier posible sustitución de todos los Buccaneer y Jaguar.



El 15.º Squadron fue la primera unidad de la RAF Germany equipada con el Panavia Tornado. Sus aviones llevan el número «XV» en las derivas y un código de dos letras que comienzan con la «E»; el aparato de la fotografía, el «EB», corresponde al numeral ZA448 de la RAF (foto 15.º Squadron Royal Air Force).

16.º Squadron



El 10 de febrero de 1915 se constituyó en St Omer el 16.º Squadron a partir de destacamentos de los Squadrons n.ºs 2, 5 y 6 con la finalidad de acelerar la expansión del RFC en Francia en la primavera de 1915. Gracias a que sus tripulaciones ya tenían cierta experiencia, pudo entrar en acción tan sólo dos semanas después. Era tal la mezcla de aviones de que disponía el 16.º Squadron que uno se pregunta si los tres escuadrones que lo formaban proporcionaron a la nueva unidad todos aquellos modelos que no deseaban. Algunos de ellos duraron mucho y en la batalla de mayo en Aubers, el escuadrón estuvo dotado principalmente con los RAF B.E.2c. Durante esta batalla, el escuadrón «inventó» las patrullas de control, efectuando vuelos a baja cota sobre el frente y utilizando la radiotelegrafía para informar de los avances de las tropas de infantería a las que prestaba su apoyo. Asimismo, llevó a cabo todas aquellas operaciones propias de los escuadrones en aquellos días: reconocimiento, cooperación artillera, patrullas ofensivas y bombardeos.

En 1916 el escuadrón fue totalmente equipado con el B.E. además de con un par de Bristol Scout para su protección, y desempeñó mayoritariamente los cometidos de apoyo al ejército. Durante el verano, el escuadrón efectuó durante un período de tiempo bombardeos estratégicos, algunos de ellos nocturnos, sobre objetivos tales como estaciones de ferrocarril y depósitos de municiones justo detrás de las líneas enemigas. Al 16.º Squadron le fue asignada en agosto una misión de bombardeo de las bases de dirigibles en Bruselas. Durante el resto de 1917 predominaron las tareas de rutina.

En mayo de 1917, el escuadrón se volvió más efectivo al ser reequipado con los RAF R.E.8, efectuando con ellos patrullas aéreas y sirviéndole de escolta. Durante esta época las tareas de fotografía también jugaron un papel muy importante en las actividades del escuadrón. Al principio de 1918 volvió a su cometido de bombardeo nocturno, utilizando bengalas para iluminar los objetivos, hasta que la ofensiva alemana hizo que retornara a las patrullas de contacto con tropas enemigas. Desde entonces hasta el armisticio, el escuadrón participó activamente en la ofensiva en la que los Aliados fueron obligando a los alemanes a retirarse poco a poco a su propio país. Tras la guerra, el R.E.8 pasó a ser obsoleto y el escuadrón regresó a Gran Bretaña en 1919 reduciendo al cuadro de mando, siendo disuelto en Fowlmere a finales de año.

En 1924, seis años después de haberse formado la RAF, se volvió a constituir el 16.º Squadron y se le



El R.E.8 fue la espina dorsal de las operaciones del 16.º Squadron desde 1917 hasta el final de la guerra. Fue utilizado en misiones de apoyo al ejército (todo tipo de reconocimientos y observación artillera) y sus aviones eran reconocidos por dos franjas blancas, una a cada lado de la escarapela (foto Bruce Robertson).

asignó el mismo cometido que durante la I Guerra Mundial, el de cooperación con el ejército. Su base fue Old Sarum, cerca de Salisbury, y fue dotado con Bristol Fighter. Destinado al Mando Sur del Ejército, el escuadrón participó en una serie de ejercicios rutinarios del Ejército en diferentes partes del país y sus aviones tuvieron que operar muy a menudo desde aeródromos poco preparados. Su cometido no había cambiado mucho desde la I Guerra Mundial y sus aviones tampoco, pero en 1931 el escuadrón recibió los biplanos Armstrong Whitworth Atlas, a los que siguieron los Hawker Audax a finales de 1933.

A finales de los años treinta, Westland desarrolló un monoplano de ala alta destinado a las tareas de cooperación con el ejército, el Lysander. El 16.º Squadron fue el escuadrón elegido para preparar este avión para entrar en servicio. Los primeros aparatos llegaron en junio de 1938 y el escuadrón se vio muy ocupado desarrollando tácticas para este nuevo modelo. Cuando comenzó la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el escuadrón permaneció en Gran Bretaña como reserva operativa, suministrando a los escuadrones del Air Component tripulaciones entrenadas y probando numerosos modelos de aviones dentro de su papel de cooperación con el ejército. También desarrolló nuevas técnicas, entre las que cabe destacar el rociado con gas sobre las tropas enemigas.

Un mes antes de que diera comienzo en Francia la «guerra caliente», el 16.º Squadron cruzó el Canal y participó activamente en el combate, especialmente alrededor de Le Cateau. El cometido del escuadrón fue el reconocimiento táctico, en el que sus lentos aparatos eran altamente vulnerables al fuego de artillería y a los cazas enemigos. Tras doce días de lucha y de graves pérdidas, los supervivientes del escuadrón se trasladaron a Kent, donde la unidad fue reequipada y reformada en Lympne antes de volver a ser destinado a las mismas misiones en Dunquerque.

Una vez se hubo completado la evacuación de Dunquerque, el escuadrón fue asignado a la misión de defensa de Gran Bretaña, efectuando patrullas a lo largo de la costa para detectar cualquier intento de invasión por parte de los alemanes, llevándolas a cabo durante el amanecer y anochecer. La presencia cada vez mayor de aviones en la zona del Canal causó graves problemas. Afortunadamente, el Lysander demostró ser un aparato adaptable al lanzamiento de botes neumáticos y equipos de salvamento para aquellos tripulantes que se encontraban desamparados en el agua. El escuadrón formó una patrulla especial para las tareas de salvamento marítimo.



A mediados de los años treinta el 16.º Squadron volaba con el Hawker Audax, el avión estándar de cooperación con el ejército. Véanse las fajas negras de identificación en el fuselaje (foto Bruce Robertson).



El Canberra B(1).8 XK951 del 16.º Squadron visto en Malta poco antes de que el escuadrón se disolviera en junio de 1972. El 16.º Squadron fue la última unidad de la RAF equipada con el Canberra de bombardeo. Sus aviones B(1).Mk 8, que se distinguían por su boca de tiburón, fueron retirados 21 años después de que el 101.º Squadron hubiera recibido los primeros Canberra de la RAF.

se produjo, en junio, el escuadrón también dispuso de algunos Spitfire Mk IX para sus salidas de reconocimiento fotográfico a baja cota.

El escuadrón se trasladó a Francia tres meses después de los desembarcos con el fin de aumentar su alcance sobre Holanda y Alemania. A partir de noviembre abandonó su cometido a baja cota y operó en una posición más avanzada que las tropas, manteniendo a la 2.ª TAF bien informada de los detalles de las líneas de suministro y concentraciones alemanas. Posteriormente apenas si tuvo nada que hacer, pero permaneció operacional hasta el 22 de setiembre, en que fue disuelto en Eindhoven.

A partir de entonces la historia del escuadrón se vuelve algo confusa: el personal de tierra volvió a Lasham y permaneció allí hasta octubre, pero mientras tanto se redesignó en Epinoy al 487.º Squadron como 16.º Squadron, por lo que la unidad voló temporalmente con los de Havilland Mosquito FB.Mk 6. Sin embargo, se disolvió casi un mes después. La estabilidad volvió a llegar cuando el 56.º



Las franjas negras con reborde dorado se usan desde los días del Audax. El «Santo» conmemora su formación de St Omer y las llaves la cooperación con el ejército.



Squadron fue redesignado 16.º Squadron en Luneberg y sirvió como unidad de caza con los Hawker Tempest F.Mk 5. Formó parte de la British Air Force of Occupation (BAFO) permanente y posteriormente, en 1947, sustituyó sus aparatos por el novísimo Tempest F.Mk 2 con motor Centaurus. Estuvo destacado en la base de Gütersloh durante algunos años y a finales de 1948 entró en la era de los reactores al recibir el de Havilland Vampire FB.Mk 5. Su cometido principal fue más tarde el de ataque al suelo con los de Havilland Venom, llevando a cabo este papel hasta junio de 1957, en que se disolvió en Celle.

El 16.º Squadron se volvió a constituir en Laarbruch el 1 de marzo de 1958 y le fue asignado el nuevo cometido de unidad de interdicción equipa-

da con el English Electric Canberra B(I).Mk8. El escuadrón tuvo que efectuar la conversión al bombardeo, tanto nuclear como convencional, muy al interior de las líneas enemigas, lo que supuso el entrenamiento en la modalidad LABS, lanzando la bomba mientras se efectuaba un medio rizo. El escuadrón llevó a cabo este cometido durante 14 años y fue la última unidad de Canberra de la RAF Germany, pues se disolvió el 6 de junio de 1972. El 16 de octubre de 1972 se creó un nuevo 16.º Squadron en Laarbruch dotado con Hawker Siddeley Buccaneer S.Mk 2B que, junto al 15.º Squadron, formó a partir de entonces el ala de aviones de interdicción de la RAF Germany. Ha sido reequipado con el Tornado GR.Mk 1 y sigue basado en Laarbruch.



Un Buccaneer S.Mk 2 del 16.º Squadron, que utilizó este modelo desde 1972 hasta 1984, en que se recibió el Tornado. El 16.º Squadron fue destinado a la base de Laarbruch junto al 15.º Squadron. Operó básicamente sobre tierra y no llegó a emplear las sondas de recepción de combustible en vuelo.

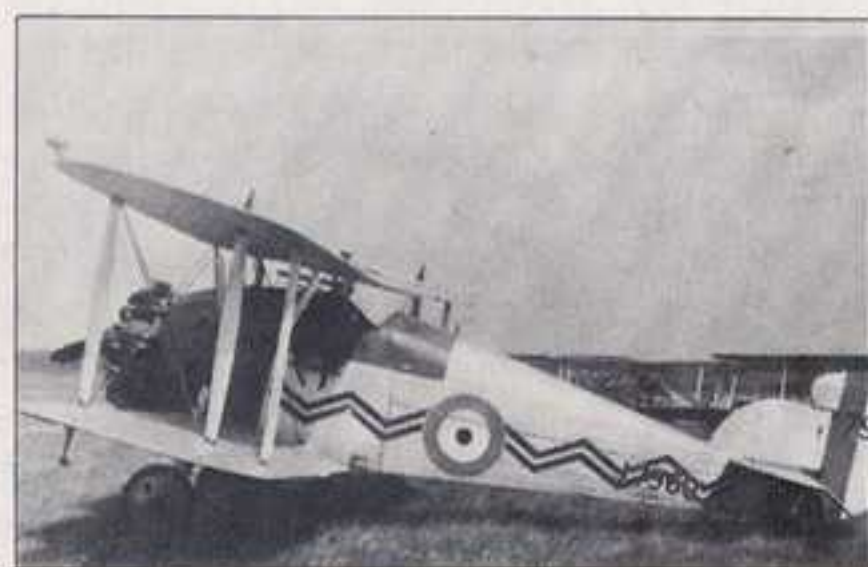
17.º Squadron



El 17.º Squadron fue el segundo de los dos escuadrones del RFC formados en 1915 para servir en Oriente Medio, siendo el 14.º Squadron el primero de ellos. El 17.º fue creado en Gosport el 1 de febrero y dotado con RAF B.E.2c; tras un largo período de conversión se trasladó a Egipto en noviembre. Como parte de la 5.ª Ala destacada allí, entró en servicio dividido en pequeños destacamentos destinados a tres áreas operativas diferentes: el desierto occidental, Arabia y el canal de Suez.

El primero de ellos en entrar en acción fue la media patrulla destacada al desierto occidental, siéndole asignada la misión de control de la tribu de los Senussi, que estaba causando problemas. Alrededor del mes de marzo de 1916 la patrulla de Suez fue destinada a Sudán para intervenir en la batalla de El Fasher, donde voló en cooperación con las tropas de tierra. Debido a que en esta fase de la guerra había muy poca oposición aérea, todas las unidades participaron entonces en peligrosos vuelos de largo alcance sobre el confuso y seco desierto, una misión nada fácil si se tiene en cuenta la naturaleza de los motores en aquella época.

En julio de 1916 el escuadrón al completo fue transferido a Salónica para participar en la campaña de los Balcanes y le fueron encomendadas casi exclusivamente las tareas de reconocimiento, haciendo uso de la radiotelegrafía y de la fotografía para complementar sus observaciones visuales. Por entonces el escuadrón aumentó su dotación de B.E. con varios cazas (no habían otras unidades en el área), que resultaron muy útiles hacia finales de



Los escuadrones de Upavon, el 3.º y el 17.º, fueron las únicas unidades equipadas con el Hawker Woodcock. El J7960 muestra la doble franja negra en zigzag, símbolo del 17.º Squadron desde 1924 hasta nuestros días. Los Woodcock sirvieron tanto como cazas nocturnos como diurnos.

año, cuando llegaron los aviones alemanes, finalizando el primer combate con victoria para el 17.º Squadron. Los alemanes comenzaron entonces a bombardear las posiciones británicas, de manera que los cazas del escuadrón estuvieron muy ocupados en su cometido de fuerzas de defensa, mientras que sus B.E. fueron utilizados en tareas de reconocimiento y, en 1917, destinados a las acciones de bombardeo. Esta dualidad de tareas continuó durante la mayor parte del año, ya que la campaña parecía no tener fin. Sin embargo, a principios de 1918 el elemento de caza pasó a formar el 150.º Squadron, mientras que el 17.º Squadron fue equipado totalmente con el «big Ack-W», el Armstrong Whitworth F.K.8. El escuadrón sirvió en misiones de apoyo al ejército hasta



El 17.º Squadron utilizó, al igual que el 3.º Squadron, sus Bulldog desde Upavon en 1929. Durante algún tiempo compartieron los aviones, y algunos, como el K1081, llevaron los emblemas de ambas unidades. El escuadrón se desprendió de la mayoría de su Bulldog para que pudieran reforzar a los escuadrones destinados a controlar la crisis de Abisinia (foto Bruce Robertson).

que las fuerzas aliadas intervinieron decisivamente en la ofensiva final de la guerra, pasando a cometidos de bombardeo y ataque al suelo contra las fuerzas búlgaras que se batían en retirada.

Una vez acabada la guerra, la mayor parte del escuadrón se retiró a la capital turca, pero la Patrulla A se trasladó a Rusia para participar en una lucha desordenada contra los revolucionarios soviéticos durante todo un año. Este destino finalizó en noviembre y el escuadrón fue disuelto en

San Stefano (Turquía) el 14 de noviembre de 1919.

A principios de los años veinte las fuerzas de defensa nacional de la RAF eran casi inexistentes, pero el 1 de abril de 1924 se constituyeron unos nuevos escuadrones de caza y entre ellos se encontraba el 17.º Squadron. La unidad fue reformada en Hawkinge (Kent) y comenzó a equiparse con el Sopwith Snipe, un aparato que había entrado en servicio en los últimos meses de la I Guerra Mundial. En aquellos días se comenzó a intro-



Sólo cuatro meses antes de que estallase la II Guerra Mundial, el 17.º Squadron seguía volando en Kenley con los Gloster Gauntlet Mk II. Fueron camuflados y se les dió las letras de identificación «UV», cubriendo la pintura el número de serie.

17.º Squadron (sigue)

ducir en los cazas unos distintivos de colores, y el 17.º escogió la marca de una doble franja negra en zigzag de la que se desconoce el origen. El proceso de conversión fue rápido y durante el año siguiente el escuadrón demostró su capacitación en el Hendon Pageant. En 1926 se reequipó con uno de los primeros cazas de posguerra, el Hawker Woodcock, que tenía esencialmente el mismo equipo que el Snipe. Este aparato era ligeramente más pesado que su predecesor y con él el escuadrón se trasladó a Upavon ese mismo año. Tan pronto como fue posible (enero de 1928) el Woodcock fue sustituido por el Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIA. El escuadrón recibió realmente lo que necesitaba en 1929, cuando fue dotado con los Bristol Bulldog. Esto permitió al escuadrón convertirse en una de las primeras unidades de caza de la RAF y mantuvo los Bulldog durante seis años, trasladándose a Kenley para formar parte de la defensa metropolitana en 1934.

Con el tiempo, el Bulldog dio paso al Gloster Gauntlet, y fue con este modelo que el escuadrón se dispuso a entrar en la II Guerra Mundial. De hecho, hasta casi cuatro meses antes del estallido de la guerra el escuadrón continuó volando con este modelo en Kenley, y posteriormente se trasladó a North Weald para ser reequipado con el Hawker Hurricane. El escuadrón tuvo que efectuar el periodo de conversión rápidamente y siguió perteneciendo al 12.º Group del Mando de Caza hasta el episodio de Dunkerke, en que a raíz de que los escuadrones de Hurricane hubieran visto reducido su número, debido a las pérdidas en Francia, cruzó el Canal para apoyar a las fuerzas que escapaban del norte de Francia. El escuadrón actuó sin respiro y participó en frecuentes combates, incluso en noviembre de 1940. No fue hasta el día de Año Nuevo de 1941 en que el 17.º Squadron voló al norte para tomarse un descanso y reequiparse.

El 17.º Squadron operó entonces desde varias bases en Escocia, sirviendo en monótonas patrullas navales hasta casi 1941, en que fue destinado a ultramar. El escuadrón desembarcó y se estableció en la base de Mingaladon, cerca de Rangún (Birmania) durante el mes de enero de 1942. Entró casi inmediatamente en acción, enviando un destacamento a Akyab para hacer frente a los ataques aéreos japoneses. El escuadrón encontró que los aviones japoneses resultaban fáciles



Arriba: el emblema de los Jaguar del 17.º Squadron contiene un guantelete, símbolo del uso de Gloster Gauntlet, y las franjas negras en zigzag.

Derecha: el Spitfire Mk VIII MT719 fue descubierto abandonado en la India, restaurado y puesto en estado de vuelo con los colores del 17.º Squadron en 1945. En la foto aparece con dos Jaguar del escuadrón, que tiene la base en RAF Brüggen, Alemania Federal.

objetivos al principio. Sin embargo, la batalla se perdió y el escuadrón tuvo que retirarse a Calcuta donde pasó a servir como unidad de defensa de la ciudad en agosto. Hacia finales de año, el escuadrón combatió los ataques nocturnos de los japoneses contra la ciudad y, a pesar de no disponer de ningún tipo de ayuda a la interceptación, consiguió derribar por lo menos un bombardero.

Regreso a Birmania

La primera mitad de 1943 fue diferente: el enemigo se detuvo cerca de Calcuta y los británicos retomaron la ofensiva. El 17.º Squadron desempeñó entonces el cometido de caza lejana y realizó patrullas de escolta a bombarderos Bristol Blenheim, que eran los únicos bombarderos disponibles en aquella época. Este intenso periodo duró hasta agosto, en que el 17.º Squadron fue retirado y enviado a Ceilán como unidad de caza en defensa de la isla. De hecho, esto supuso el apartamiento del escuadrón de la actividad durante todo un año, porque ya era demasiado tarde cuando los aviones de la Armada japonesa quisieron atacar la isla. Posteriormente, el 17.º Squadron fue reequipado con Supermarine Spitfire y regresó a la acción en Birmania en noviembre de 1944. Sirvió de nuevo en misiones de escolta de caza, para la que resultaba muy apropiado el Spitfire Mk VIII. Dos modelos de aviones fueron los que generalmente recabaron la ayuda del escuadrón: el lento y vulnerable Douglas Dakota, que tenía como cometido el lanzamiento de suministros sobre claros de la jungla, y el caza-



bombardero Hawker Hurricane, que efectuaba ataques a baja cota contra posiciones japonesas. El escuadrón pasó a efectuar sus propias salidas de ataque en enero de 1945 y llevó a cabo tanto salidas pedidas por el Ejército sobre objetivos tácticos, como salidas de interdicción en las que los pilotos del escuadrón buscaban objetivos de fortuna, muchos de ellos en los ríos, que eran las vías de transporte en la jungla. En junio de 1945 se redujeron las operaciones para concentrarse en el ataque a Singapur, pero tras la firma de la rendición japonesa, éste fue cancelado y el siguiente paso que dió el 17.º Squadron no fue hasta marzo de 1946, en que se unió al 11.º Squadron para constituir el ala de caza de la RAF que ocupó Japón.

El escuadrón permaneció en Miho (Japón) durante dos años, sirviendo en tareas rutinarias de entrenamiento y patrullas de vigilancia hasta que se disolvió el 23 de febrero de 1948. El próximo cometido que le fue asignado a este escuadrón de caza por excelencia resultó ser un *shock*: el 17.º Squadron fue constituido de nuevo en marzo de 1949 al ser redesignado el 691.º Squadron, pasando a ser una unidad de segunda línea encargada de cooperar con la artillería antiaérea. Sus aviones eran una mezcla de Spitfire, Airspeed Oxford, Bristol Beaufighter y modelos similares. Volaron como objetivos no tripulados o remolcando blancos en beneficio de las armas y radares del Ejército y la Marina durante dos años hasta que el escuadrón fue disuelto.

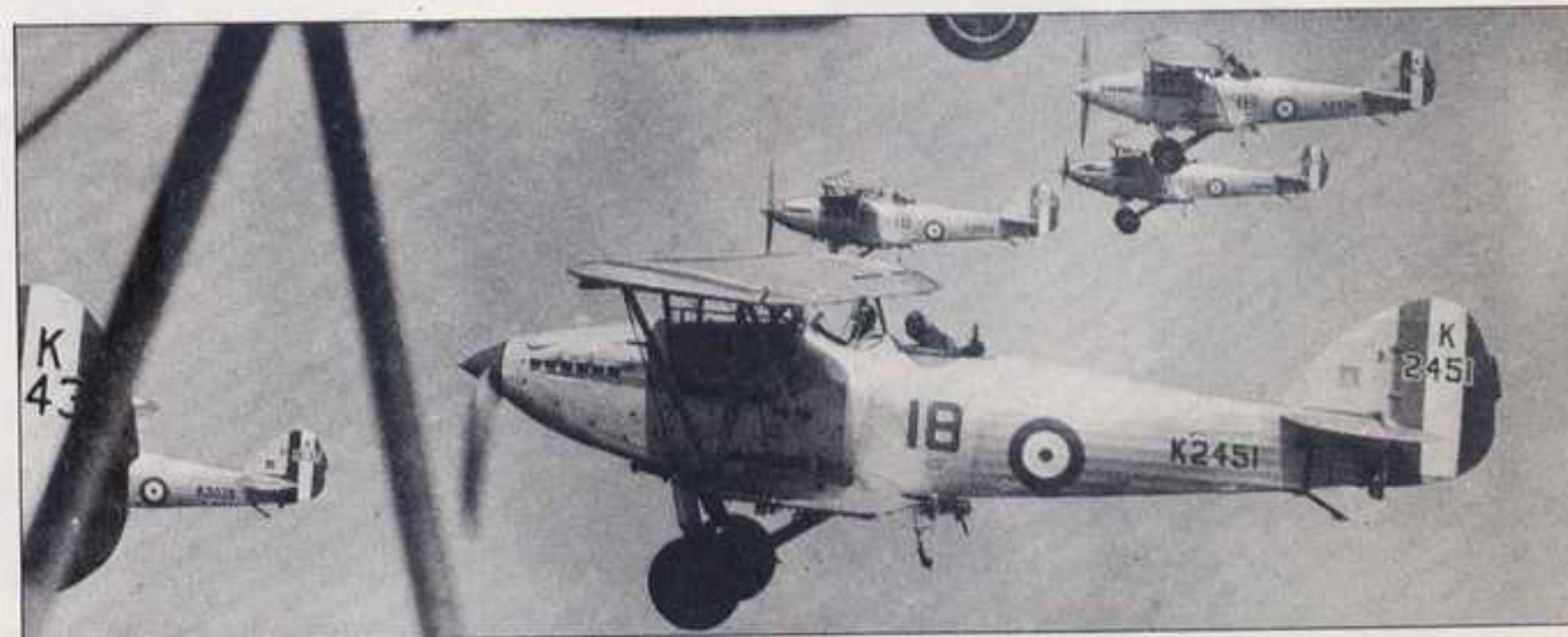
Tras cinco años, la RAF volvió a disponer de un 17.º Squadron, al que

le fue encomendada otra tarea. Su base fue Wahn, encuadrado en la RAF Germany y reequipado con English Electric Canberra PR.7 para formar parte de la fuerza de reconocimiento fotográfico en Alemania, responsabilizándose de las fotografías a alta y baja cota en esta zona tan vital. Poco después fue destinado a Wildenrath, que fue su base permanente durante 12 años en los que el escuadrón desempeñó su cometido ininterrumpidamente. A finales de los años sesenta se consideró que el Canberra estaba pasado de moda para efectuar operaciones en el área de Alemania Central, y se reorganizaron los medios de reconocimiento. El 17.º Squadron fue disuelto en diciembre de 1969, pero reapareció en agosto de 1970 en un papel más parecido a su cometido tradicional. Tuvo su base en Brüggen y fue equipado con el McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2, con el que inició la conversión a unidad de caza y ataque al suelo. Pasó a formar parte de la fuerza Phantom en Alemania, que fue durante casi cinco años el núcleo operacional de la RAF Germany. En 1975 los Phantom fueron dedicados a tareas de caza de defensa y los SEPECAT Jaguar ocuparon su lugar; el primero destinado al escuadrón se entregó en julio de 1975. El Jaguar dispone de sistemas de navegación y armamento más sofisticados, y ha sido utilizado por el 17.º Squadron en misiones de ataque y en numerosos ejercicios, que son el pan de cada día de la RAF Germany. Actualmente, el escuadrón está efectuando la sustitución de sus Jaguar por el versátil Panavia Tornado.

18.º Squadron

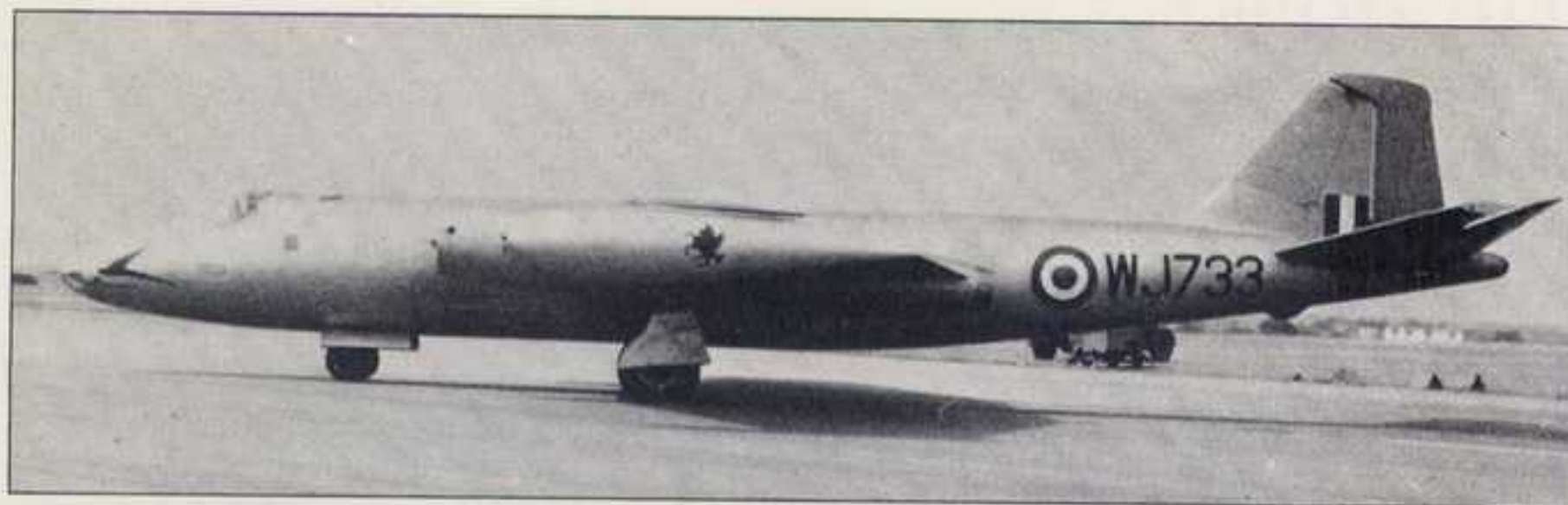


El 18.º Squadron se formó originalmente el 11 de mayo de 1915 como una de las primeras unidades de reconocimiento equipados con el Vickers F.B.5. Fue destinado a Francia en noviembre y sirvió primero como unidad de caza y posteriormente como unidad de reconocimiento. El Vickers «Gunbus» era demasiado lento y pesado para ser un caza, por lo que el escuadrón utilizó también otros tipos de cazas para estas misiones. En abril de 1916 se cejó en el empeño de utilizar al escuadrón para misiones de caza y fue reequipado con RAF F.E.2b. Pasó a ser entonces un escuadrón de cometidos generales, y llevó a cabo misiones en apoyo del Ejército tales como la observación artillera, cooperación con la caballería y participación en la creciente ofensiva de bombardeo.



Esta última misión se convirtió en la primaria del escuadrón una vez se hubo trasladado a Baizieux en mayo de 1917 y fue reequipado con el de Havilland D.H.4. El D.H.4 fue el primer bombardero real en servicio con el RFC, y con él el 18.º inició lo que

El 18.º Squadron (Birmania) se volvió a constituir como unidad de bombardeo con el Hawker Hart el 20 de octubre de 1931 en RAF Upper Heyford. El 10 de febrero de 1936, su Patrulla C dio origen al 49.º Squadron.



El escuadrón voló con los Canberra B.Mk 2 desde agosto de 1953 hasta mayo de 1955, como parte del Ala Scampton, prestando servicio como unidad de bombardeo. Aquí se puede ver al Pegaso rampante, símbolo del escuadrón, pintado en el depósito del WJ733.

para la época supusieron las primeras acciones de bombardeo lejano y patrullas de reconocimiento cuando el RFC comenzó a realizar tanto bombardeos estratégicos como tácticos. Las prestaciones del aparato, unida a su ametralladora posterior Lewis, le capacitaron para hacer frente a los ataques del enemigo, ya que el escuadrón solía volar en formación durante estas acciones y sus aviones se podían cubrir mutuamente. Durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 el escuadrón volvió a su cometido de bombardeo táctico. El 25 de marzo fue el día en que tuvo que prestar mayores servicios, lanzando seis toneladas de bombas durante sus salidas diurnas. El 18.º Squadron continuó en la ofensiva durante todo el verano de 1918, y en setiembre fue uno de los pocos escuadrones reequipados con el D.H.9A a tiempo para entrar en acción. Cuando finalizó la guerra, el escuadrón registraba todo un récord de lanzamiento de bombas, así como en el derribo de más de 200 aviones enemigos, una cifra igualada por muy pocos escuadrones de bombarderos durante la I Guerra Mundial. Con la llegada de 1919, en lugar de regresar a Gran Bretaña, como hicieron muchos escuadrones, el 18.º Squadron fue destinado a Bickendorff y sirvió como unidad de servicio postal regular entre Colonia y Lympe hasta el otoño. Entonces regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Weston-on-the-Green el último día de 1919.

Pasaron doce años hasta que volvió a constituirse el escuadrón, y cuando ello sucedió, en Upper Heyford el 20 de octubre de 1931, desempeñó de nuevo el cometido de bombardeo diurno. Fue equipado con Hawker Hart y pronto participó en todos los ejercicios y actividades de la RAF propios de los tiempos de paz. En 1934 tomó parte en la exhibición de la RAF en Hendon y en febrero de 1936 su Patrulla C se convirtió en el 49.º Squadron. Dos meses después, el Hawker Hind sustituyó al Hart y el emblema del pegaso rojo del escuadrón fue pintado en las derivas. Los Hint permanecieron en servicio hasta la época de la crisis de Munich, en que el escuadrón comenzó a reequiparse con Bristol Blenheim Mk I. El 18.º Squadron se los llevó a Francia con el Air Component cuando estalló la guerra y fue uno de los pocos escuadrones de bombardeo que siguió utilizando el modelo de morro corto. Cuando se iniciaron las ofensivas en mayo de 1940 el escuadrón se reequipó con blenheim Mk IV de morro largo y los utilizó en misiones de reconocimiento y, posteriormente, en bombardeos contra las tropas avanzadas y columnas de transporte, sufriendo graves pérdidas durante la acción. Nueve días antes de que se iniciara la batalla, el escuadrón se retiró a Gran Bretaña para reequiparse con nuevas tripulaciones y aviones con el fin de efectuar

ataques diurnos en Francia. Al año siguiente, el escuadrón se había convertido en una de las principales unidades del 2.º Group y efectuaba salidas de ataque a baja cota contra objetivos enemigos en Francia y los Países Bajos, así como misiones antibuque contra lanchas rápidas y convoyes costeros. Uno de los cometidos menos comunes del escuadrón fue el lanzamiento en paracaídas sobre St Omer de una pierna ortopédica de repuesto para Douglas Bader, que había sido hecho prisionero.

En octubre de 1941 los miembros del escuadrón se trasladaron con sus Blenheim a Malta para servir en operaciones antibuque contra los italianos, que se prolongaron durante todo el invierno. El escuadrón fue absorbido gradualmente por otras unidades de la zona, de forma que en 1942 se volvió a constituir alrededor del escalón de tierra, que había permanecido en Gran Bretaña; en abril volvió a formar parte de la ofensiva llevada a cabo por el 2.º Group.

Esta situación no duró mucho tiempo, sin embargo, ya que en setiembre el 18.º Squadron fue retirado de las operaciones y reequipado con Blenheim Mk VA para nuevas tareas. El escuadrón pasó a servir en la campaña del norte de África, en la operación «Torch», y se trasladó a ultramar para aterrizar en Argelia en noviembre de 1942. De ahí se embarcó en una serie de bombardeos diurnos tras las líneas alemanas. La oposición de la caza enemiga alcanzó durante el mes siguiente tales niveles, que las pérdidas del 18.º Squadron llegaron a ser inaceptables. A continuación, al escuadrón le fueron encomendadas acciones nocturnas hasta que los Blenheim dieron paso a los Douglas Boston en febrero de 1943. A partir de entonces las graves pérdidas pasaron a la historia y el escuadrón continuó actuando hasta que los alemanes fueron expulsados de Túnez.

Tras un bien merecido descanso, el escuadrón participó en el bombardeo de Sicilia, trasladando su base a esa isla en agosto para llevar a cabo el ataque contra Italia. Sus principales objetivos fueron las instalaciones de ferrocarril, aunque también tomó parte en ataques antibuque y, durante algún tiempo, se unió a la Balkan Air Force para efectuar ataques contra objetivos alemanes en Yugoslavia. Después de la victoria en Europa, el escuadrón se trasladó a Grecia, donde sirvió como fuerza de disuasión para hacer frente a la guerrilla comunista, siendo disuelto en Hassani el 31 de marzo de 1946.

El escuadrón formó parte también en la confusión general, resultado de la tremenda reducción de la RAF en la posguerra y del deseo de conservar en activo los escuadrones más antiguos de la RAF. El 1 de setiembre de 1946, el 621.º Squadron de Eim Sheer (Egipto), con Avro Lancaster dedica-



Cuando el escuadrón se volvió a constituir en 1964, introdujo el Westland Wessex en las tareas de transporte táctico con la RAF. Tuvo su base en Odiham y fue el primero en poner en servicio este modelo. Posteriormente se convirtió en el escuadrón permanente de helicópteros al servicio de la RAF Germany, utilizando sus aparatos en ejercicios con el Ejército (foto MoD).

dos al reconocimiento marítimo, fue redesignado 18.º Squadron, pero dos semanas después fue disuelto. Posteriormente la 1 300.ª Patrulla de Butterworth, equipada con de Havilland Mosquito FB.Mk 6 para salidas de reconocimiento meteorológico, fue redesignada 18.º Squadron el 15 de marzo de 1947; su existencia se prolongó durante ocho meses, antes de ser disuelto de nuevo. Finalmente, el 18.º Squadron pasó a desempeñar cometidos de transporte y fue reformado en Netheravon el 8 de diciembre de 1947 con Douglas Dakota. Sin embargo, el cierre de Berlín hizo que el escuadrón participase en el puente aéreo masivo que proporcionó a los habitantes de aquella ciudad todo aquello que les era necesario para sobrevivir al bloqueo. El escuadrón se trasladó a Alemania con este motivo y efectuó continuos vuelos siguiendo los corredores de Berlín. Su participación continuó hasta el final del bloqueo, cuando el Mando de Transporte resultaba ya más grande de lo que exigían las necesidades, por lo que el escuadrón volvió a disolverse el 20 de febrero de 1950.

Sin embargo, en 1953 el Mando de Bombardeo entró en la era de los reactores y se crearon nuevos escuadrones. Así, el 18.º Squadron volvió a su antiguo cometido de bombardeo ligero y se constituyó en Scampton el 1 de agosto de 1953. Voló con los English Electric Canberra B.Mk 2 y pronto pasó a ser operativo, formando parte primero del Ala Scampton y posteriormente del Ala Upwood durante cuatro años, hasta que el primero de una serie de recortes presupuestarios provocó su disolución el 1 de febrero de 1957.

El 18.º Squadron continuó volando con bombarderos en su siguiente período de actividad, pues fue reconstituido a partir de la Patrulla C del 199.º Squadron de Finningley el 16 de diciembre de 1958. Este nuevo escuadrón formó parte del Signals Group y fue utilizado en salidas de contramedidas electrónicas y perturbación dotado con aviones Vickers Valiant equipados especialmente. Esta fascinante tarea continuó desde la base de Yorkshire durante cinco años, hasta que el escuadrón fue disuelto otra vez. En el plazo de un año se formó un nuevo 18.º Squadron que iba a servir en misiones completamente diferentes. El primer helicóptero de transporte de tropas realmente práctico que entró al servicio de la RAF fue el Westland Wessex, y el 18.º Squadron se reformó a partir de la unidad Wessex Trial en Odiham el 27 de enero de 1964, para efectuar la conversión de

este aparato al servicio operativo. Tras un año de volar en Odiham, el escuadrón se trasladó a Alemania para cooperar con el Ejército en primera línea y los Wessex supusieron un paso adelante en comparación con los Westland Whirlwind que sustituyeron. El 18.º Squadron desempeñó sus funciones en Alemania durante tres años y posteriormente regresó a Gran Bretaña, donde sirvió durante otros dos años como parte integrante de la Mobile Force para su posible despliegue en ultramar antes de ser destinado a Gütersloh, donde sus Wessex prestaron un apoyo vital al Ejército durante toda una década. El escuadrón se ganó una reputación envidiable por su experiencia y regresó a Odiham en diciembre de 1980, tras haber sido disuelto oficialmente en Gütersloh el 1 de diciembre.

En realidad, el escuadrón se disolvió para pasar a cumplir con mayores y mejores servicios con helicópteros. Durante casi 15 años, la RAF intentó que se la dotara con Boeing Vertol Chinook para cometidos de transporte medio, y durante 15 años el Tesoro se opuso. Finalmente el Chinook llegó a la RAF y la primera generación de tripulantes que completó el cursillo de entrenamiento en la OCU reformó el 18.º Squadron en Odiham el 4 de abril de 1981. El escuadrón tuvo de nuevo la tarea de adaptar un nuevo helicóptero, algo más grande y más complejo que la vez anterior, para su servicio en la RAF. El 18.º Squadron cumplió bien esta misión, pero en 1982 fue dividido debido a la necesidad de enviar parte de sus aparatos y hombres a las islas Ascensión y Malvinas. Se perdieron tres aparatos en el *Atlantic Conveyor*, pero el superviviente prestó un valioso apoyo a las islas Malvinas. Una vez concluida la guerra, el escuadrón continuó en su trayectoria anterior y fue destinado a Gütersloh de nuevo el 3 de mayo de 1983, presentando también un gran apoyo a las unidades de la RAF Germany.

El 18.º Squadron fue la primera unidad de la I Guerra Mundial que cooperó con el Cavalry Corps, y eligió como emblema un Pegaso rampante.



19.º Squadron



El 19.º Squadron tuvo un inicio pro-saico en Castle Bromwich el 1 de septiembre de 1915. Se creó a partir del 5.º Squadron de Reserva y fue utilizado simplemente como unidad de entrenamiento durante algunos meses. Uno de los hombres que aprendieron en el RAF B.E.2c fue el teniente Leefe Robinson, quien en el plazo de un año derribó un Zeppelin, el primero abatido sobre territorio británico. Después de nueve meses, el 19.º Squadron se constituyó como escuadrón de caza, completando su conversión a los RAF B.E.12.

El escuadrón se trasladó con ellos a Francia e intentó medirlos con los cazas alemanes, pero como era un aparato demasiado estable el éxito fue limitado y las pérdidas considerables. En la batalla del Somme, en el verano de 1916, el escuadrón participó activamente y registró varias victorias sobre las trincheras, pero poco después pasó a efectuar patrullas de contacto a baja cota en lugar de combates aéreos. Tras dos meses se hizo evidente que el B.E.12 no era adecuado como avión de caza y el escuadrón pasó a servir en misiones de bombardeo diurno y nocturno. Necesitaba ser reequipado, pero por entonces no se estaba produciendo nada en Gran Bretaña que el Ejército pudiera comprar urgentemente, de modo que se cursó un pedido de aviones de caza SPAD S.7 franceses; el escuadrón comenzó a volar con ellos en octubre y quedó totalmente reequipado alrededor del mes de febrero de 1917.

En marzo, el escuadrón reasumió su papel de escuadrón de caza sirviendo en patrullas ofensivas, tareas de reconocimiento y bombardeo. En junio comenzó la ofensiva de Ypres, y el 19.º Squadron participó cada vez más en el combate aéreo y el ataque al suelo, en el que el SPAD demostró ser un avión excelente. Siguió realizando numerosos servicios durante el resto del año, dividiéndose entre las tareas tácticas y de combate puro. En diciembre tuvo lugar un combate especialmente brillante, cuando seis de los aparatos del escuadrón se enfrentaron a 14 cazas Albatros y derribaron a siete de ellos sin ninguna pérdida por su parte.

En enero de 1918, el escuadrón fue el primero en recibir el nuevo caza Sopwith Dolphin, un hecho que se conmemora en el emblema del escuadrón. El Dolphin era un buen aparato, especialmente a baja cota y, aunque también participó con éxito en patrullas de caza, fue en el ataque al suelo en lo que destacó. Así ocurrió en la segunda batalla de Amiens (finalizando con el avance alemán en primavera de 1918), en la que los Dolphin del escuadrón fueron muy efecti-

vos. Este cometido se desempeñó hasta el final de aquel año triunfante, aunque hacia el fin de la guerra el escuadrón se vio cada vez más absorbido por las misiones de escolta a bombarderos, participando en numerosos combates con las formaciones «circus» alemanas. El escuadrón finalizó la guerra con 281 victorias en su cuenta, pero una vez concluidas las hostilidades no pasó mucho tiempo hasta que, en febrero de 1919, regresó a Gran Bretaña reducido al cuadro de mando y se disolvió en Ternhill el 31 de diciembre de 1919.

Cuando el escuadrón fue reformado, el 1 de abril de 1923, fue sólo en calidad de patrulla de entrenamiento adjunta al 2.º FTS de Duxford. En un inicio dispuso de aviones Sopwith Snipe y de Avro 504K, pero pronto recibió el Gloster Grebe y en junio de 1924 ya dispuso de sus efectivos al completo como escuadrón de caza por desecho propio.

El 19.º Squadron voló con los Grebe durante cuatro años en Duxford, alcanzando su máxima operatividad como unidad de caza, y en 1928 se reequipó con Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIA. Por entonces el escuadrón era un participante habitual en la exhibición anual de la RAF en Hendon. Los Siskin dieron la alternativa a los Bristol Bulldog en 1931 y el distintivo azul claro y blanco del escuadrón pasó a ser familiar. El escuadrón continuó en su papel de interceptación hasta mediados de los años treinta, pues en 1935 se convirtió en la primera unidad en volar en los nuevos Gloster Gauntlet, que recibió a tiempo para tomar parte en la Royal Revue de Mildenhall de aquel año. El Gauntlet tuvo un éxito inmediato y el escuadrón comenzó a vencer regularmente en las competiciones de patrullas Flight Attack y Air Firing. Duxford pudo ver durante tres años a los Gauntlet en acción, pero en agosto de 1938 el 19.º Squadron introdujo en servicio uno de los cazas más famosos de la historia. El Supermarine Spitfire Mk I llegó aquel mes a Duxford y concretamente al 19.º Squadron (y el día de Año Nuevo los últimos Gauntlet ya habían desaparecido).

Al cabo de un mes, la crisis de Munich llevó a Gran Bretaña casi al borde de la guerra, y el 19.º Squadron estuvo en alerta máxima, aunque lejos de ser operativo con su nuevo y revolucionario aparato. Cuando estalló la II Guerra Mundial, un año después, el escuadrón estaba más que preparado; sin embargo, a excepción de una serie de patrullas de apoyo a convoyes, especialmente en el mar del Norte, el escuadrón no entró en combate hasta el día después de que Alemania atacara los Países Bajos y Bélgica, en que tres de los Spitfire del escuadrón derribaron un Junkers Ju 88 sobre el mar. Este fue el inicio de un período constante de actividad para el escuadrón, primero sobre las playas de Dunquerque y después en la batalla de Inglaterra. A excepción de diez días de mayo y junio, en que se unió al 11.º Group, el escuadrón voló siempre como parte del 12.º Group, que formó una segunda línea de defensa y

En enero de 1944, el 19.º Squadron se convirtió en un escuadrón de caza de largo alcance al ser equipado con el North American Mustang III. Posteriormente sirvió en misiones de bombardeo en picado sobre Francia. Esta formación fue fotografiada tras despegar de Gravesend en abril de 1944 (foto Imperial War Museum).



se trasladó al sur para entrar en acción sobre Londres, una vez que todas las unidades del 11.º Group hubiesen entrado en combate. El escuadrón participó en duras batallas desde junio hasta setiembre e incluso en noviembre de 1940 todavía encontró aviación enemiga a la que combatir. Voló los Spitfire durante las acciones nocturnas, pero aunque derribaron dos Heinkel se consideró que los Spitfire no eran adecuados como cazas nocturnos. El escuadrón también utilizó algunos de los primeros Spitfire armados con cañones de 20 mm durante la batalla, pero los abandonaron en setiembre.

En 1941 y con Spitfire Mk II, el 19.º Squadron se vio cada vez más envuelto en patrullas ofensivas, llevando a cabo salidas de caza sobre el Canal y el continente para derribar a los cazas enemigos en el aire; cada vez con más frecuencia desempeñó también escoltas de los Bristol Blenheim en sus salidas diurnas sobre Francia y los Países Bajos. También participaron en las «Rhubarb», en parejas o en grupos mayores a la búsqueda de objetivos que, en el caso del 19.º, eran buques de cabotaje. Continuó llevando este tipo de vida sin interrupción a lo largo de 1941. El escuadrón recibió en octubre los Spitfire Mk VB armados con cañones. Sin embargo, 1942 fue un año más tranquilo para el escuadrón, pues se vio apartado de la acción durante largos períodos, desempeñando principalmente patrullas costeras y de convoyaje en la costa este y alrededor de las costas de Cornish. En 1943 pasó gran parte de su tiempo escoltando a los Boeing B-17 norteamericanos y también a los Bristol Beaufighter en misiones de interdicción al largo de las costas francesas.

En la segunda mitad de 1943 el escuadrón regresó al sureste e intensificó sus actividades de escolta de bombarderos sobre el Canal y el continente. En enero de 1944 tuvo lugar un significativo reequipamiento y el escuadrón recibió los North American Mustang Mk III. Como era un modelo nuevo para la RAF, el escuadrón pasó tres meses efectuando el período de conversión operativa y entró en acción en mayo. Como parte de la 2.ª Tactical Air Force, el escuadrón se vio envuelto inicialmente en tareas de ataque al suelo pero también efectuó

Desde febrero de 1935, el 19.º Squadron llevó a cabo pruebas con los Gloster Gauntlet. Los Gauntlet que se observan en la fotografía son los modelos más antiguos, pues no disponen de la hélice tripala de paso fijo Fairey que equipó a los aviones posteriores (foto John D.R. Rawlings).

escoltas de bombarderos. De junio a setiembre de 1944 estuvo basado en Francia para estar más próximo a la zona de combate, donde llevó a cabo salidas de interdicción, pero en otoño regresó a Gran Bretaña, desempeñando cometidos de escolta de bombarderos. El Mustang era un aparato ideal para ello y tenía un alcance superior a cualquier otro caza con base en Gran Bretaña, además de una velocidad superior. En abril de 1945, el Mustang Mk IV sustituyó al Mustang III y el 19.º Squadron lo utilizó inmediatamente en Escocia como escolta en los ataques antibuque a lo largo de la costa noruega. La guerra acabó pronto y los Mustang, al ser aparatos obtenidos por la Ley de Préstamos y Arriendos, fueron devueltos a Estados Unidos. Finalmente, el 19.º Squadron volvió a los Spitfire en 1946.

Continúa en la pág. 3672

El 19.º Squadron será recordado siempre como el primero de Spitfire. Este modelo llegó a Duxford a finales del verano de 1938 y recibió el número del escuadrón en la deriva, un caso realmente único en la RAF de la época.



La guerra fría

Los bombarderos soviéticos

A finales de los años cincuenta, la amenaza de masivas flotas de bombarderos estratégicos soviéticos levantó una ola de reacciones igualmente masivas en el seno de las potencias occidentales. Con el paso de los años, empero, se ha comprobado que esa amenaza era real pero que sus proporciones habían sido exageradas.

De hecho, los bombarderos soviéticos no debían haber sido un *shock*. La idea de que llegaría un día en que la Unión Soviética comenzaría a construir grandes bombarderos a reacción estaba plenamente asumida y, en realidad, la especificación de 1949 que condujo al interceptor Convair F-102 de la USAF había sido elaborada precisamente en función de ese convencimiento. Pero el 1.º de Mayo de 1954, la aparición no de uno, sino de una formación de nueve grandes bombarderos con alas en flecha sobre la Plaza Roja de Moscú alteró las previsiones a nivel mundial, especialmente en el Pentágono. Acompañando a esos nueve bombarderos apareció otro distinto, todavía mayor. La comparación de sus fotografías con las de los cazas MiG-17 que les escoltaban dio una envergadura calculada en «de 160 a 170 pies», mucho mayor a la de cualquiera de los tres bombarderos «V» previstos para la RAF y de la misma categoría de la del monstruoso Boeing B-52 de la USAF. Para acabar de completar la saga de amenazas soviéticas, el Día de la Aviación de la URSS

de julio de 1955 vieron la luz pública siete ejemplares de un bombardero gigantesco que, a pesar de sus alas y empenajes caudales en flecha, estaba propulsado a turbohélice.

Algunos observadores occidentales intentaron desdeñar esos nuevos modelos, aduciendo razones pseudotécnicas para convertirlos en un ejemplo más de la inferioridad soviética. Por el contrario, otros analistas tendieron a sobrevalorarlos, en particular esgrimiendo la existencia de grandes cantidades de ellos y barajando enormes cifras de producción, lo que no dejaba de favorecer la aprobación de mayores presupuestos occidentales para la construcción de aparatos similares, notablemente el B-52 y el Boeing KC-135. Sin jugar un papel directo en tales especulaciones, Boeing fue sin duda la mayor beneficiaria. La compañía se vio obligada a prever regímenes de producción muy superiores de ambos modelos a la vez, y abrió una nueva factoría en Wichita para el B-52, de modo que Seattle pudiese completar 15 bombarderos mensuales además de todos los aparatos comerciales 707

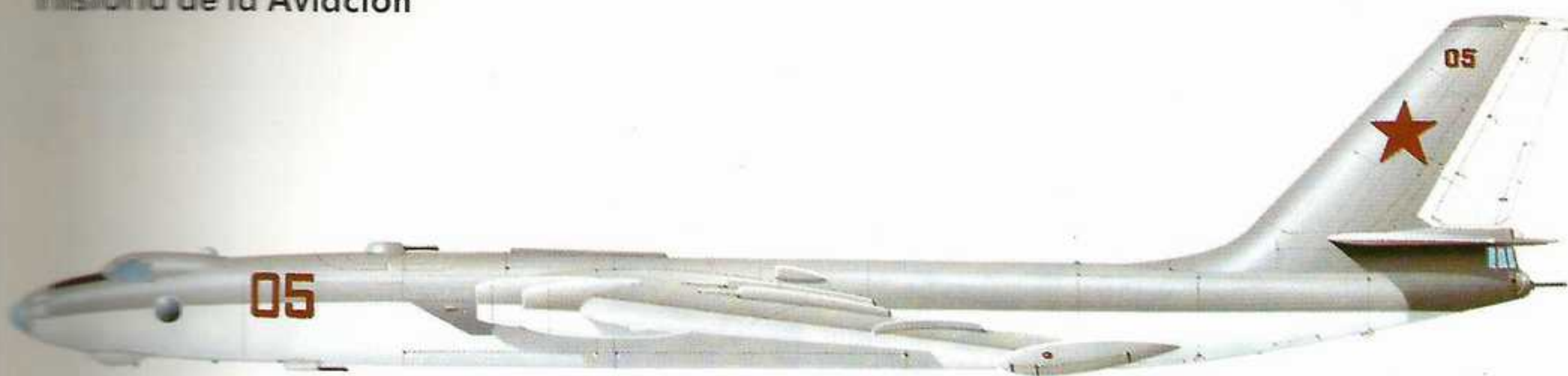
que la compañía fuese capaz de vender.

Entre 1955 y principios de los sesenta, el «desfase de los bombarderos» presidió más de un debate, y se soportaba en cifras supuestas sobre la producción de la nueva hornada de bombarderos soviéticos. De todo ese baile de cifras, lo único que podía asegurarse fehacientemente era que esos bombarderos existían, que volaban y que (otra suposición) eran formidables.

Eran momentos de una gélida guerra fría entre el llamado Mundo Libre y el comunista, parapetados a ambos lados de un Telón de Acero que pronto iba a dejar paso a un muro absolutamente tangible destinado a impedir la

El diseño Tupolev Tu-88 entró en servicio como Tu-16, al que la OTAN dio el sobrenombre de «Badger». Este modelo ha aparecido en numerosas versiones, la mayoría destinadas al reconocimiento marítimo y a la lucha electrónica. Las variantes de bombardeo han sido profusamente utilizadas por los soviéticos, armadas tanto con bombas como con misiles (foto Bruce Robertson).





El Myasishchev M-4 se halla todavía en servicio como bombardero armado con ingenios de caída libre, pues su estructura no consiente su modificación en plataforma de misiles. Su limitado alcance redujo la producción a unos 200 ejemplares.



El primer bombardero de largo alcance de la URSS de posguerra fue un diseño norteamericano, el Boeing B-29. Calcado y soviético por la oficina de Tupolev, recibió la denominación Tu-4 («Bull» para la OTAN).

libre circulación de ciudadanos entre los dos mundos. Stalin había muerto, pero los nuevos líderes soviéticos, Khrushchev y Bulganin, eran todavía libros cerrados. La guerra de Corea había concluido con un difícil armisticio, pero las fuerzas comunistas de la zona habían barrido al Ejército francés en Dien Bien Phu y tomado por entero lo que hasta entonces había sido Indochina. La China «roja» avanzaba con presteza hacia la era tecnológica. En suma, todo ello se combinaba para que el Occidente viese con especial recelo los nuevos bombarderos soviéticos, que sin duda podían llevar las nuevas bombas H que explotaron por primera vez sólo nueve meses después que lo hiciera la primera norteamericana. Era también de lógica asumir que los diseñadores soviéticos acabarían por instalar misiles de crucero (llamados por entonces «bombas autopropulsadas») en los nuevos bombarderos.

La ignorancia sobre los aviones soviéticos, especialmente los militares, era casi total. La USAF inventó una secuencia de «números de tipo» por los que el bombardero cuatrirreactor

Uno de los misiles empleados por el Tu-16 en ataques antibuque es el AS-5 «Kelt», del que aparecen dos ejemplares bajo las alas de este aparato perteneciente a la variante que la OTAN denomina «Badger-G». Egipto utilizó esta combinación para lanzar un ataque contra Tel Aviv durante la guerra de Octubre.

tor fue el Tipo 37, el birreactor el Tipo 39 y el gigantesco turbohélice el Tipo 40. A continuación, el Comité de Coordinación de Estándares Aéreos de la OTAN se sacó de la manga un nuevo sistema, más detallado y estructurado, de denominaciones. Así, esos tres aviones se convirtieron repentinamente en los «Bison», «Badger» y «Bear», apodos que conservan todavía. De hecho, esos nombres como tales no han existido; esos nombres fueron inventados en Occidente, y han sido contemplados por los soviéticos con una mezcla de indignación y diversión. (Los soviéticos han demostrado cierto ingenio a este respecto. El general Nathan F. Twining, de la USAF, visitaba la industria soviética en junio de 1956 y, ansioso por saber al menos una designación real, preguntó al general soviético que le acompañaba «Dígame, ¿qué bombardero es este?». La respuesta del interpelado fue inmediata: «¡Ah, sí!, es ese al que ustedes llaman Bison»).

Este avión en particular era, especulaciones aparte, un logro técnico de primer orden. Pocos equipos de diseño occidentales se hubiesen atrevido a concebir tamaño gigante con un ala tan enorme y de elevado alargamiento, y equiparla con alerones convencionales cerca de las puntas. Tal disposición había provocado en aviones occidentales, con las alas infinitamente menores, graves problemas, incluida la inversión de mandos. Los contenedores que este avión llevaba en los bordes marginales alares fueron calificados por fuentes occidentales como radomos, contrapesos e, incluso, cámaras de combustión; en realidad, se trataba de los alojamientos donde se retraían los



El bombardero a reacción de primera generación soviético fue el Ilyushin Il-28, propulsado por dos turboreactores Klimov VK-1. El Il-28 fue utilizado en una amplia variedad de cometidos de bombardeo ligero: los Il-28T empleados por la Aviación Naval, como el de la fotografía, estaban equipados con torpedos.

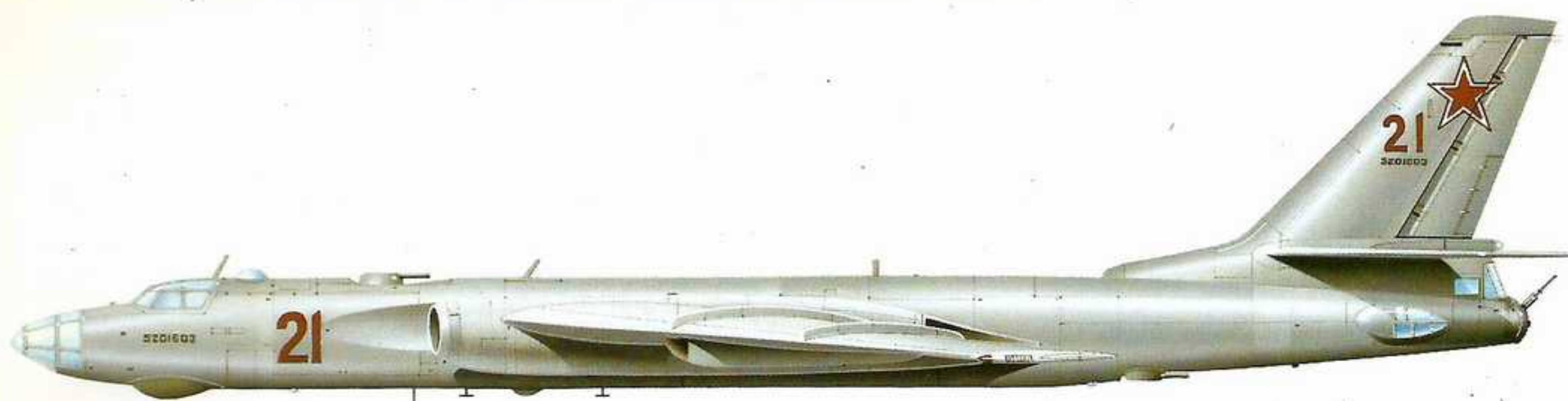
estabilizadores de equilibrio que complementaban los aterrizadores principales en tándem bajo el fuselaje. Este avión es (lo habrán adivinado) el Myasishchev M-4, popularmente llamado *Molot* (martillo) y conocido por la OTAN como «Bison». Lo que pocos observadores occidentales adivinaron es que de él sólo se construyeron 200 unidades, debido principalmente a que no era capaz de cumplir con los rigurosos requerimientos de alcance y autonomía estratégicas impuestos por la ADD (Aviación de Largo Alcance). El mariscal Golovanov, comandante de la ADD, hubiese querido más M-4, pero los recursos se desviaron a la construcción de otros modelos. Con el paso de los años han aparecido diversas versiones del M-4, pero ninguna de ellas equipada con misiles de crucero por problemas estructurales.

Con mucho, el más numeroso de los nuevos bombarderos fue el «Badger», que en realidad era el Tupolev Tu-88 (designado Tu-16 por los militares). Excluida la producción china, de él se completaron más de 2 000 ejemplares, la mayoría antes de 1959. Estos aviones han dado un excelente rendimiento, pero uno no puede dejar de preguntarse por qué se construyeron tantos cuando su alcance era sólo de las dos terceras partes del que disfrutaba el M-4. En cualquier caso, se han identificado 13 variantes, destinadas a toda clase de misiones estratégicas o marítimas. Más aún, en 1955 Tupolev sólo hubo de adaptar un fuselaje de aerolínea para su bombardero y crear de forma rápida y barata el Tu-104, a partir del cual han evolucionado otros aviones de transporte comercial producidos por esa misma OKB.

Células robustas

Nada se sabe en Occidente (o, por lo menos, nada se ha publicado) sobre los posi-

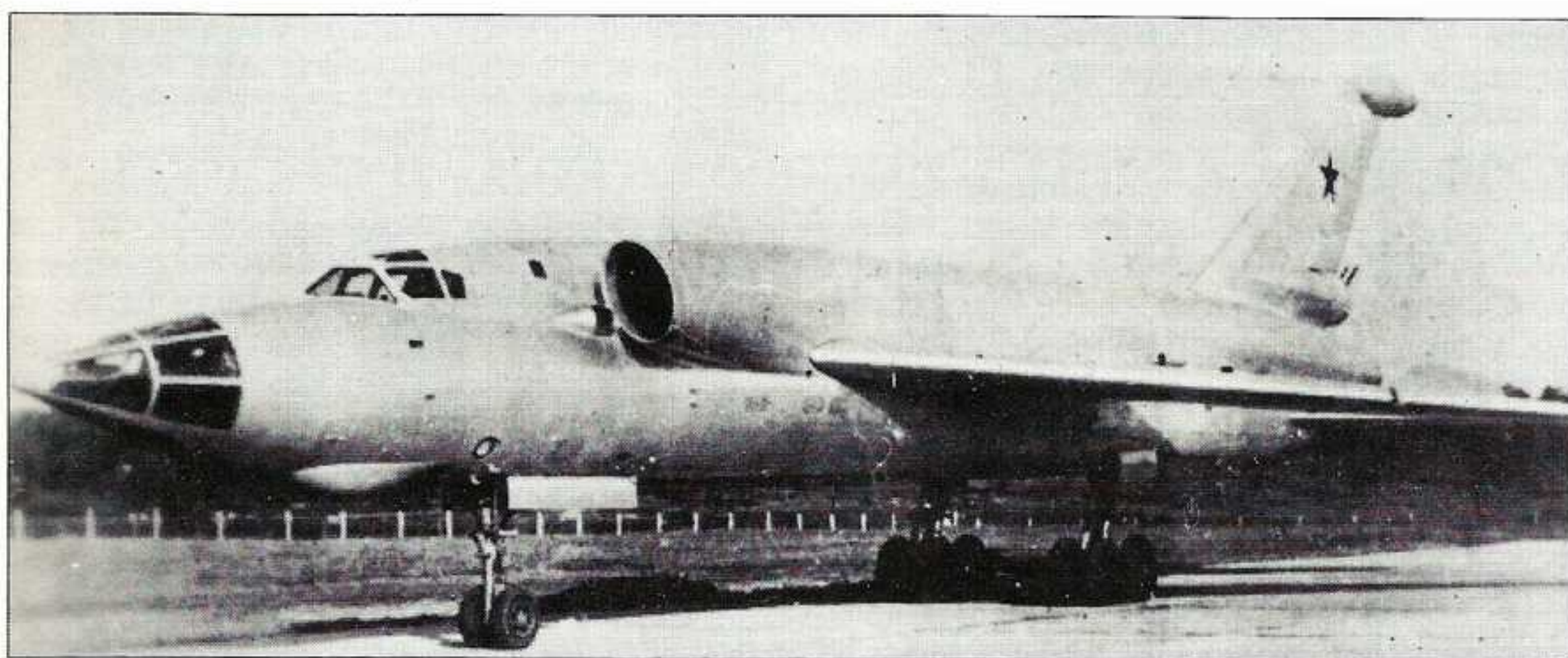




Del Tu-14, que al igual que el Il-28 estaba propulsado por el motor Klimov VK-1, se produjeron muy pocos ejemplares, utilizados por la Aviación Naval en misiones antibuque para las que llevaba dos torpedos en la bodega de armas.



La «Badger-A» fue la primera versión operacional del diseño Tu-88 y se empleó únicamente como bombardero con armas de caída libre. Este modelo apareció en 1952 y sigue todavía en activo, si bien asignado a tareas diferentes.



El prototipo Tupolev Tu-98 («Backfin» según la OTAN) no alcanzó un estatus operativo, pero las experiencias extraídas de su diseño se aprovecharon en el Tu-22. El Tu-98 estaba propulsado por dos motores Lyul'ka AL-7.

bles problemas que las Fuerzas Aéreas y la Aviación Naval de la URSS hayan experimentado con el Tu-16 y otros modelos estratégicos importantes. El hecho de que absolutamente nada haya salido a la superficie, cuando las fuentes occidentales son especialmente ávidas de noticias sobre deficiencias en el material soviético, parece indicar que esos problemas, del tipo que fuesen, han sido mínimos y han tenido fácil rectificación. El hecho cierto de que la práctica totalidad de los bombarderos estratégicos de mediados de los años cincuenta, salvo los perdidos en accidentes, sigan todavía en servicio de primera línea es un testimonio más de la corrección de su diseño y construcción. En particular, ello dice mucho

de unas células que han tenido que soportar operaciones constantes y con unas condiciones ambientales realmente duras. Por el contrario, basta con echar una rápida ojeada a los quebraderos de cabeza estructurales y a las modificaciones de los B-47 y B-52 para ver la magnitud de los problemas occidentales, en tanto que inconvenientes similares en el Vickers Valiant se revelaron tan severos que en 1964 este modelo hubo de ser retirado, aún a costa de dejar a la RAF sin, virtualmente, sus efectivos de aviones cisterna. Los aparatos soviéticos han aguantado por el momento 20 años más y no parece que pueda hablarse de su inminente retirada.

Más aún, en el caso del turbohélice «Bear» la construcción de nuevos aviones ha proseguido hasta la actualidad, si bien suspendida durante algunos períodos; una vez más, empero, sus cifras totales de producción han sido considerablemente inferiores a las apuntadas



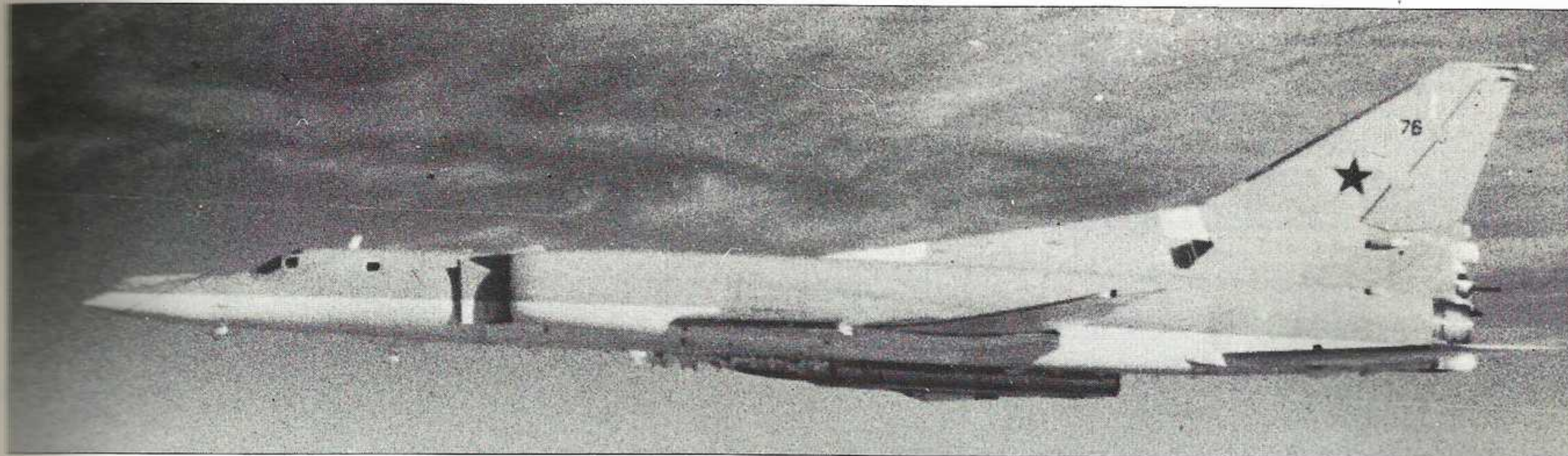
Utilizando una nueva disposición motriz, el Tupolev Tu-105 (Tu-22 para los militares) fue descubierto en Occidente en 1961. Desde entonces, los Tu-22 han equipado varios regimientos de bombardeo y han entrado en acción como bombarderos convencionales en Afganistán (aviones soviéticos), Irán y Tanzania.

en la mayoría de las previsiones norteamericanas de mediados de los años cincuenta. El primer modelo con armas de caída libre fue el Tu-95 (Tu-20 para los militares), del que se habían completado unos 300 cuando su producción concluyó en 1961.

Al igual que los Tu-16, los «Bear» han sido distribuidos entre la Aviación de Largo Alcance y la AV-MF naval. La segunda le ha dado la designación de Tu-142, y el período de producción todavía vigente se abrió en 1972 con una de sus versiones (llamada «Bear-F» por la Alianza Atlántica) dedicadas a la

Uno de los aviones más característicos que existen, el Tupolev Tu-95 («Bear» para la Alianza Atlántica) ha sido descubierto en muchas ocasiones a miles de kilómetros de su base e interceptado por los cazas occidentales desde principios de los años sesenta. En la fotografía, dos Convair F-102 siguen de cerca a su intruso particular (foto US Air Force).





lucha antisubmarina y muy modificadas. En la actualidad ha comenzado la producción de un «Bear» completamente nuevo, diseñado para llevar el misil de crucero AS-X-15, un arma mucho mejor que el AS-3 «Kangaroo» y considerada con gran alarma por los estrategas occidentales.

Bombarderos supersónicos

Esas armas pueden ser también utilizadas por los bombarderos supersónicos en servicio. Durante su ya mencionada visita de junio de 1956, al general Twining se le mostró un impresionante bombardero supersónico al que la OTAN bautizó «Backfin»; pero los occidentales poco podían imaginarse que ese avión, recién aparecido, estaba a punto de ser rechazado como modelo operativo. El avión que acabó siendo aceptado no apareció hasta el Día de la Aviación de 1961: se trataba del fabuloso Tu-105, al que la V-VS denominaron Tu-22 y la OTAN apodó «Blinder». De configuración dramáticamente innovadora, con sus dos masivos motores con poscombustión

El Tu-26 es una de las plataformas de ataque más formidables de que dispone la URSS, pues es capaz de amenazar Estados Unidos desde bases soviéticas con misiles de crucero. Todavía más temible resulta el nuevo «Blackjack», que pertenece a una categoría similar a la del B-1B norteamericano.

montados a cada costado de la deriva, este avión fue inicialmente menospreciado por los analistas occidentales hasta un extremo lamentable. Durante muchos años, EE UU informó al prestigioso *Jane's All the World's Aircraft* de que el alcance máximo de ese avión era de 2 250 km; actualmente se sabe que esa distancia corresponde al radio de acción táctico, con una aceleración supersónica de 400 km, y que el alcance máximo en traslado, y sin repostar en vuelo, puede cifrarse en unos 6 500 km.

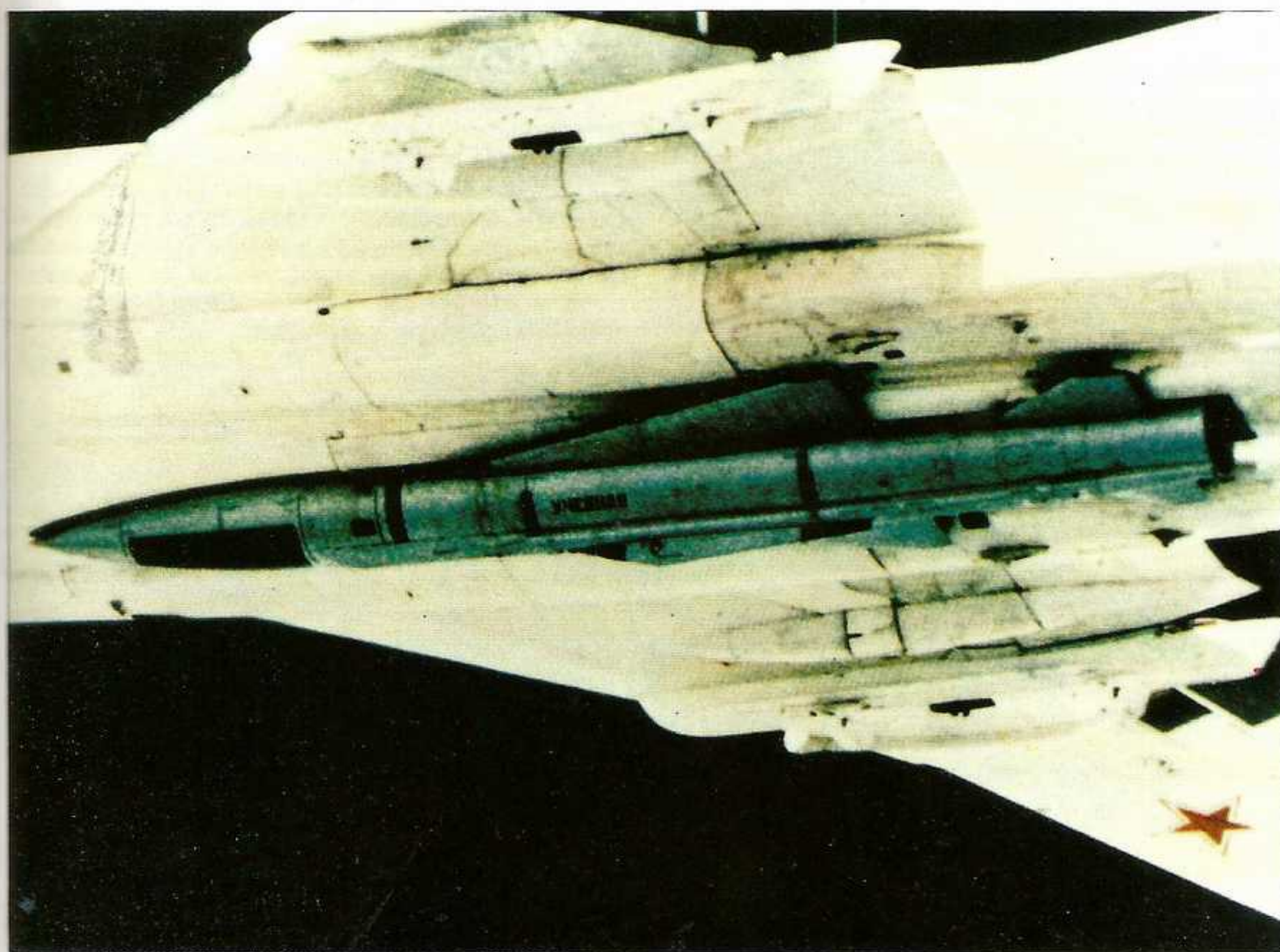
Una vez más, su producción total ha sido baja, de unos 200 ejemplares que, sin embargo, superan largamente a los sólo 86 del Convair B-58, su contrapartida norteamericana. No obstante, es posible que en realidad se hayan construido algunos ejemplares más, puesto que la cifra de aviones en servicio se ha mantenido constante a pesar de que durante sus 20 años en activo el desgaste operacional no debe haber sido desdeñable. Algunos aparatos sirven con los regimientos navales de la AV-MF. Otros, unos 140, forman parte de las fuerzas de alcance medio y táctico de la Aviación de Largo Alcance que, junto con los Tu-16, suman unos 600 aviones. La plataforma lanzamisiles «Blinder-B» puede utilizar, se cree, el misil supersónico de crucero AS-4 «Kitchen» (con cabeza termonuclear) a una distancia de 4 000 km de su base.

En la actualidad, la punta de lanza de las fuerzas aéreas estratégicas soviéticas es el Tupolev Tu-26 («Backfire»). La mayoría de los aviones de este tipo llevan un único misil semicarenado bajo el fuselaje, que en el caso del avión de la fotografía es un AS-4 «Kitchen» (foto Fuerzas Aéreas de Suecia).

Probablemente unos catorce Tu-22 han sido reconstruidos en el modelo de geometría alar variable Tu-22M, en el que se ha mejorado la relación entre alcance y carga útil. Esta conversión, aerodinámicamente similar a la efectuada en el caza de ataque táctico Su-7B, ha incrementado el radio de acción en un 30 % al tiempo que ha permitido que la carga ofensiva pase a ser de dos a cinco toneladas.

Se cree que el nuevo avión de geometría variable fue desarrollado en dos fases. La primera de ellas, el Tu-22M, recibió de la OTAN el nombre de «Backfire-A» y, aunque ha entrado en servicio en las unidades de primera línea, su producción ha sido muy baja. El totalmente nuevo «Backfire-B» es posible que lleve la designación real de Tu-26 y presenta numerosos cambios importantes, como pueden ser el rediseño del fuselaje con los motores montados convencionalmente a cola y alimentados a través de largos conductos, y la retracción de los aterrizadores hacia el fuselaje, obviando el empleo de los característicos contenedores de borde de fuga. El «Backfire-B» es un avión a tener en cuenta, especialmente cuando lleva los misiles de crucero que le dan una considerable capacidad de ataque sobre Estados Unidos desde bases en la URSS, aunque ése no es su cometido principal. La mayoría de ellos (unos 155) operan con la Aviación de Largo Alcance, a veces configurados para llevar uno, dos o tres misiles de crucero (del tipo AS-4 «Kitchen» y ocasionalmente el más nuevo AS-6 «Kingfish») y alternativamente dotados con dos filas de soportes externos bajo los conductos de admisión de aire. Los restantes (unos 115) sirven con la AV-MF. Tienen encomendadas misiones de ataque, reconocimiento multisensor, lucha electrónica e interdicción antibuque, están bien equipados y resultan muy versátiles. Cada mes ven la luz tres nuevos ejemplares en el gran complejo industrial cercano a la ciudad de Kazán.

Esas mismas instalaciones han sido ampliadas, aparentemente para construir el enorme bombardero conocido solamente como «Blackjack». Se trata de un aparato estratégico con capacidad planetaria, de configuración similar a la del Rockwell B-1B de la USAF aunque considerablemente mayor y más potente. En efecto, el «Blackjack» es, en ciertos aspectos, el mayor y más poderoso avión de combate de todos los tiempos. Se calcula que se hallará en servicio operacional hacia 1987.



Curtiss C-46 Commando

El Curtiss Commando, el bimotor más grande de su época, tuvo una participación realmente destacada en el esfuerzo de guerra aliado durante la II Guerra Mundial, pero su actuación se vio eclipsada por la fama y reputación de otro «camión volador», el Dakota.

El desarrollo del Curtiss-Wright CW-20, que se convertiría en el C-46 y que era el proyecto más costoso hasta entonces emprendido por su bien establecido fabricante, comenzó en 1936 bajo la dirección del ingeniero jefe George A. Page. Una nueva generación de aviones iba a sustituir a los Curtiss Condor y otros modelos biplanos. Aunque el Douglas DC-3 comenzaba a entrar en servicio con American Airlines y otras compañías, el CW-20 era en realidad un aparato más grande y de mayor alcance, propulsado por dos motores de 18 cilindros en doble estrella Pratt & Whitney R-2800-17 Double Wasp, de 1 650 hp de potencia unitaria. A fin de conseguir la máxima capacidad interna, el fuselaje del CW-20 se estructuraba en dos secciones superpuestas, que se unían a la altura del ala dando la falsa impresión de que era un avión de dos cubiertas.

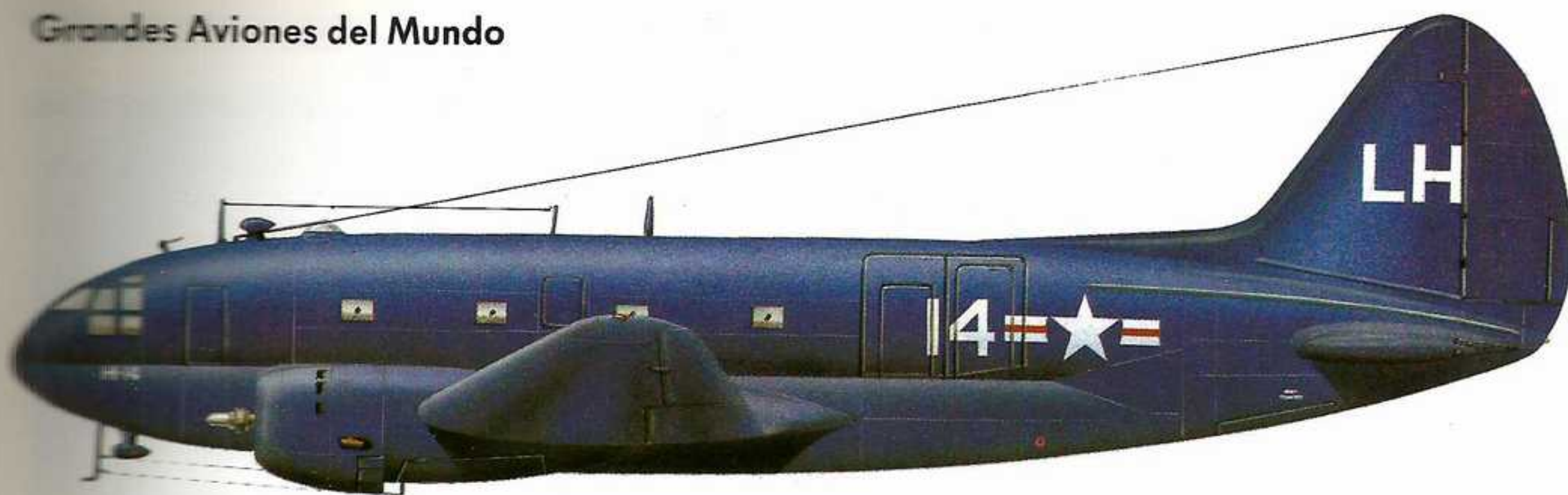
La construcción del CW-20 comenzó, cuando todavía no existía ningún cliente potencial, en la factoría de Curtiss en St Louis (Missouri). El prototipo CW-20T (matriculado NX19436 y con el número de construcción 101), propulsado por dos motores Wright R-2600 Cyclone de 1 600 hp y fácilmente distinguible por su unidad de cola bideriva, voló el 26 de marzo de 1940 pilotado por Edmund

T. (Eddie) Allen. En unos momentos en que los estadounidenses parecían ignorar que estaba teniendo lugar una guerra a gran escala, los publicistas de la compañía señalaron que ese vuelo inaugural había coincidido con «Un nuevo récord de seguridad: ninguna víctima entre el pasaje de todos los aviones Curtiss utilizados regularmente durante un año». La compañía reveló la existencia de su nuevo avión el 11 de abril de 1940 y, aparte de colgarle la etiqueta de un margen de seguridad al que no había contribuido todavía, dio a su nuevo modelo el nombre de Transporte Subestratosférico. Para los norteamericanos, el potencial real del avión pasó desapercibido hasta el 7 de diciembre de 1941, en que el desastre de Pearl Harbor truncó la carrera del CW-20 como avión comercial.

Este aparato era un convencional transporte monoplano de ala

El prototipo CW-20, construido originalmente con cola bideriva, fue brevemente utilizado por la USAAF con la designación C-55 y más tarde vendido a British Overseas Airways Corporation, matriculado G-AGDI y bautizado *St Louis*. Empleado por BOAC en la ruta Gibraltar-Malta durante 1942, el CW-20 fue desguazado en octubre de 1943 por falta de repuestos y apoyo técnico.





Este R5C-1 empleado por el US Marine Corps en 1950 va pintado en color azul marino en vez del esquema habitual de la época, con el metal desnudo. El USMC empleaba los aviones de este tipo como transporte de carga y tropas, entrenadores y aparatos utilitarios.

El C-46D-10-CU n.º 44-77846 fue entregado a la USAAF en febrero de 1945, adquirido por Capitol Airlines en marzo de 1961 y alquilado por Lufthansa en calidad de transporte de mercancías. Volvió a EE UU en 1969 y todavía se le podía ver en Michigan a mediados de los años setenta.



media-baja cantilever, con fuselaje semimonocasco, tren de aterrizaje totalmente retráctil y los parabrisas de la cabina perfectamente conformados en los contornos del fuselaje. Las láminas de carenado del prototipo CW-20, que cubrían la unión de las secciones superior e inferior del fuselaje, se descartaron en los aparatos subsiguientes al constatarse que no contribuían a reducir la resistencia aerodinámica. El prototipo CW-20 adquirió rápidamente, denominado CW-20A, la unidad de cola monoderiva que caracterizaría a los modelos de producción, una vez que se hubo comprobado que la cola bideriva resultaba inadecuada.

Aunque fue presentado a diversas aerolíneas y apareció como máquina civil sobre la ciudad de Nueva York, el prototipo había sido requisado por la USAAF el 20 de junio de 1941, convirtiéndose en el único C-55 (41-21041) que, tres meses más tarde, fue vendido a British Overseas Airways Corporation (BOAC) con la matrícula G-AGDI y el nombre *St Louis*. Utilizado en vuelos entre Gibraltar y Malta, el prototipo no disponía del adecuado número de repuestos ni de apoyo técnico y hubo de ser retirado por BOAC y, el 29 de octubre de 1943, desguazado.

Alarmada por sus carencias de aviones de transporte, la US Army Air Force (USAAF) se sintió atraída por el enorme fuselaje del diseño de Curtiss. Su compartimiento principal podía acomodar (además de carga general) 40 infantes pertrechados, o 33 camillas, o cinco motores Wright R-3350 o su peso equivalente en otras cargas. En setiembre de 1940, la USAAF había encargado 200 C-46, a los que la compañía denominaba CW-20B. Se fijó el diseño básico y se abandonó la idea de presionar el fuselaje. Un problema con el sistema de carburante se solucionó a base de una modificación de primera línea, pero sólo bastante tiempo después.

La producción se encomendó a la factoría de Curtiss en Buffalo



Este R5C-1 Commando pertenecía al escuadrón VMR-252 del US Marine Corps, basado en Cherry Point (Carolina del Norte) en 1950 y utilizado en el marco de la 2.ª Ala del USMC. Se trataba de uno de los 160 aviones C-64A transferidos por la USAAF al USMC y empleados en la guerra de Corea.

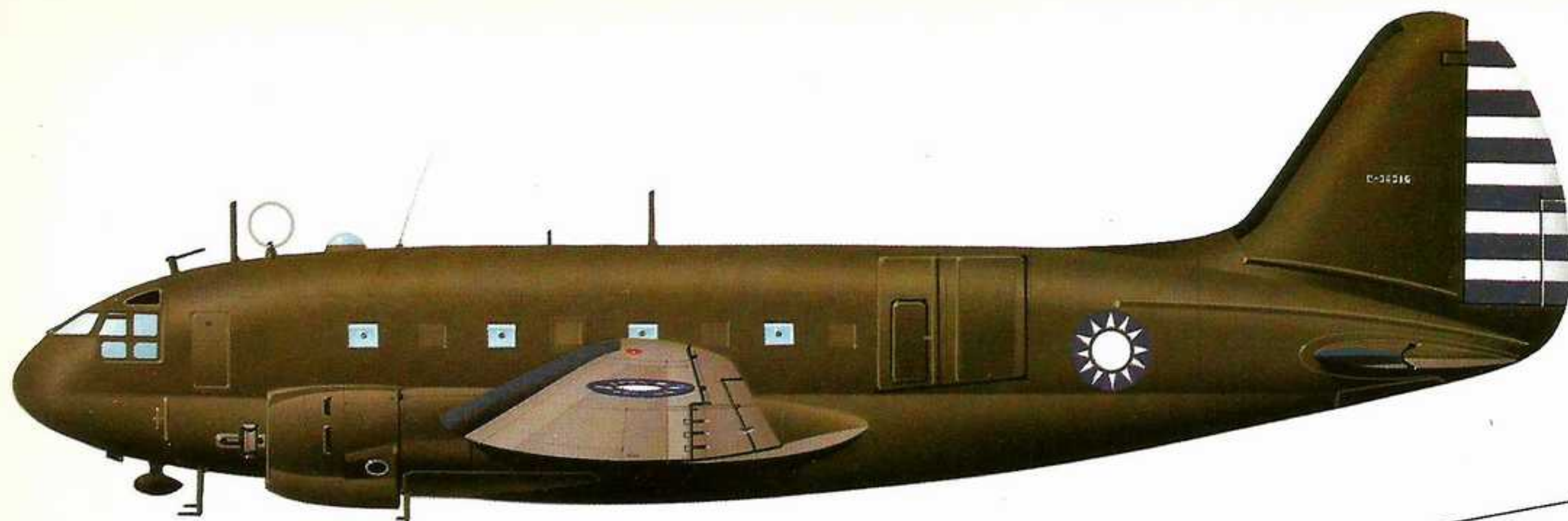
(Nueva York), donde el primer C-46 (41-5159) fue entregado a la USAAF el 12 de junio de 1942. Se formalizaron nuevos pedidos. El modelo C-46A (CW-20B), de la célula n.º 26 en adelante, introducía una gran puerta de carga, una cubierta reforzada y asientos plegables a las paredes; se construyeron 1 491 unidades, a cargo de Curtiss en Buffalo, St Louis y Louisville (Kentucky). La USAAF previó utilizar una segunda fuente de suministro, la Higgins Industries Inc de Nueva Orleans (Louisiana), para construir 500 C-46A y 500 Curtiss C-76 Caravan; el segundo modelo era básicamente de madera, a fin de ahorrar el empleo de materiales estratégicos. Pero cuando se comprobó que el acero no iba a escasear, el Caravan fue desechado y de hecho Higgins sólo construyó dos células C-46A, la primera de las cuales (43-43339) fue entregada en octubre de 1944.

El XC-46B (43-46953) era una conversión de un C-46A construido en Louisville, con motores Pratt & Whitney R-2800-34W de 2 100 hp y un parabrisas escalonado que rompía las armónicas líneas de la sección delantera del fuselaje. No ha sobrevivido ningún dato fehaciente del C-46C, que probablemente fue otra conversión experimental de un C-46A. El parabrisas conformado en el fuselaje se retuvo en el C-46D, cuya puerta de carga era de dos hojas; se construyeron 1 410 ejemplares de este modelo.

El parabrisas escalonado, único rasgo distintivo de importancia entre las distintas versiones, fue reintroducido en el C-46E, que estaba propulsado por dos motores R-2800-75 que accionaban hélices tripalas Hamilton Standard en vez de las cuatripalas Curtiss Electric que equipaban a la mayoría de modelos C-46. Más adelante, esos dos tipos de hélices se convirtieron en prácticamente intercambiables, ya que algunos usuarios preferían la tripala, ligeramente menos eficiente pero también más fiable mecánicamente. Sólo se construyeron 17 unidades del característico C-46E con el parabrisas escalonado, pero algunos de ellos todavía vuelan en las filas de aerolíneas de segundo rango.

El C-46F, producido en la planta de Buffalo, volvía a los parabrisas conformados y recuperaba las compuertas de carga. El único C-46G (44-78945), designado CW-20B-5 por la empresa, estaba propulsado por motores R-2800-34Y y fue luego convertido en el único XC-113 para probar la turbina de gas Curtiss-Wright TG-100, si bien no se sabe con certeza si esta bancada de prueba llegó tan siquiera a volar. Entre las variantes del Curtiss Commando que no fueron construidas aparecen la C-46H, que se había pensado con un aterrizador caudal de dos ruedas, la C-46J, posiblemente con el parabrisas escalonado, y la XC-46K, que debía ir propulsada por motores Wright R-3350. Se construyeron, y volaron, tres conversiones XC-46L, equipadas con motores R-3350.

En 1942, la USAAF comenzó a utilizar el C-46 en operaciones sobre el Atlántico Sur. Lawrence Rogers, sargento del Mando de Transporte Aéreo durante la guerra, recuerda que los C-46 que llegaban a, y partían de, Accra constituían «un espectáculo impresionante», aunque Rogers vivió de forma muy diferente ese espectáculo cuando vio un C-46 desintegrarse literalmente en el aire nada más despegar: «Eso fue también impresionante, pero de una



El C-46 fue también utilizado por las fuerzas aéreas nacionalistas chinas (en la ilustración) y por las aerolíneas China Air Lines y Civil Air Transport. Este aparato, que conserva los colores de la USAAF, participó en la evacuación de 1949 y siguió operando desde Taiwan en los años cincuenta.

El C-46A-45-CU n.º 42-96607 fue aceptado por la USAAF en julio de 1944 y devuelto temporalmente a Curtiss-Wright tras la II Guerra Mundial. Su tercer usuario civil fue Aeropesca Colombia, una de las firmas sudamericanas que utilizaron este modelo.



forma bien diferente». El Mando de Transporte de Tropas de la USAAF comenzó a recibir sus C-46 en 1943, en la base de Baer Field, Fort Wayne (Indiana).

La «joroba»

El Curtiss C-46 Commando se conoce principalmente como espina dorsal del masivo esfuerzo de transporte emprendido desde la región india de Assam para abastecer a las fuerzas amigas que operaban en las provincias sudoccidentales de China. Volar sobre la «joroba», como fue bautizado el macizo del Himalaya, era una azarosa tarea para los hombres y aviones C-46 del Ala India-China del coronel Edward H. Alexander, del Mando de Transporte Aéreo. Los aviones eran cargados y utilizados bajo las condiciones más primitivas, hasta el punto de que eran repostados bombeando el carburante a mano, a partir de simples barriles; además, los aeródromos de Assam no estaban preparados y se convertían en barrizales al llegar los monzones, que azotan la región durante la mitad del año. En los 800 km de la ruta Assam-Chunking, los C-46 debían volar entre 3 660 y 4 200 m, cuando el hielo comenzaba a formarse en las alas a los 3 000 m. En agosto de 1942, utilizando unos pocos C-47, la USAAF sólo había podido transportar 77 100 kg sobre la ruta la India-China; en diciembre de 1943, empleando mayoritariamente los C-46, esa cifra creció hasta los 11,42 millones de kilogramos. Con escasez de piezas de repuesto, operando en climas cálidos y húmedos, con mínimas ayudas a la nave-

gación y despegando siempre con sobrecarga, las tripulaciones de los C-46 fueron el cordón umbilical de las fuerzas chinas de Chiang Kai-Shek y de la 14.ª Fuerza Aérea del general Claire Chennault en unos tiempos en que la actividad japonesa era máxima. Durante uno de esos vuelos, el capitán Wally A. Gayda derribó a corta distancia un caza japonés, aparentemente un Nakajima Ki-43, disparando con un fusil automático Browning (el pesado BAR) a través de la ventanilla delantera de la cabina de su C-46.

Alrededor de 40 C-46 dotados ya con el numeral de la USAAF fueron completados como aviones R5C-1 y suministrados al US Marine Corps, con el que sirvieron, encuadrados en el MAG-35, en el Pacífico Sudoccidental. Unos pocos permanecían en activo con el USMC durante la guerra de Corea, en 1950-53. Contrariamente a la mayoría de las versiones, unos pocos R5C-1 fueron transferidos por el USMC a la US Navy, y por lo menos uno de ellos se había convertido en un entrenador R5C-1T y volaba todavía en 1954 en la estación aeronaval de Memphis (Tennessee).

Los C-46 continuaron en Servicio a gran escala con la USAAF tras la rendición japonesa, especialmente con el Mando de Transporte de Tropas. Algunos fueron utilizados en pruebas de técnicas

El C-46A-10-CU n.º 41-12352 volando sobre el Himalaya. Los C-46 tuvieron también una participación destacada en las operaciones aerotransportadas acaecidas en la Europa noroccidental a raíz del Día D, transportando tropas y remolcando planeadores.



de remolque de planeadores, incluso con el aparato remolcado muy próximo al remolcador. Aunque el C-46 no llegó a ser parte primordial del puente aéreo de Berlín, fue ampliamente empleado por la recién inependizada US Air Force (USAF) hasta principios de los años cincuenta. El C-46E fue declarado obsoleto en 1953, aparentemente por sus diferencias con las versiones de cabina conformada, pero las células C-46A, C-46D y C-46F se mantuvieron en activo en los escuadrones de la Reserva de la USAF. Los entrenadores TC-46D sirvieron con el Mando de Entrenamiento Aéreo de la USAF hasta una fecha tan tardía como 1955.

Las células más veteranas llevaron los emblemas de la USAF hasta bien pasados los años cincuenta. Además, la USAF utilizó la empresa privada Civil Air Transport (CAT) para que empleara aviones C-46 con matrícula civil en vuelos militares *charter*; ejemplo de ello fue el aparato con la matrícula B-858 de Taiwan, originalmente un C-46D (44-78405). A principios de los años sesenta se desarrolló una versión antiguerrilla para la 1.ª Ala de Comando Aéreo, destinada a operar en Vietnam del Sur, aunque la célula fue mínimamente modificada y, a diferencia del C-47 «cañonero», estaba desarmada. Esos aviones fueron desviados a la Zona del Canal de Panamá, donde sirvieron hasta junio de 1968, fecha máxima de utilización de los C-46 militares norteamericanos. Los servicios militares japoneses y coreanos usaron el C-46 hasta pasados los años sesenta y este modelo fue también utilizado por la Central Intelligence Agency (CIA) en misiones de suministro en Laos, tripulados por personal de CAT y de Continental Air Services Inc en el período 1965-70. El piloto civil de un C-46 empleado por la CIA pasó siete años en el cautiverio tras ser capturado por las guerrillas comunistas del Pathet Lao.

Cargueros civiles

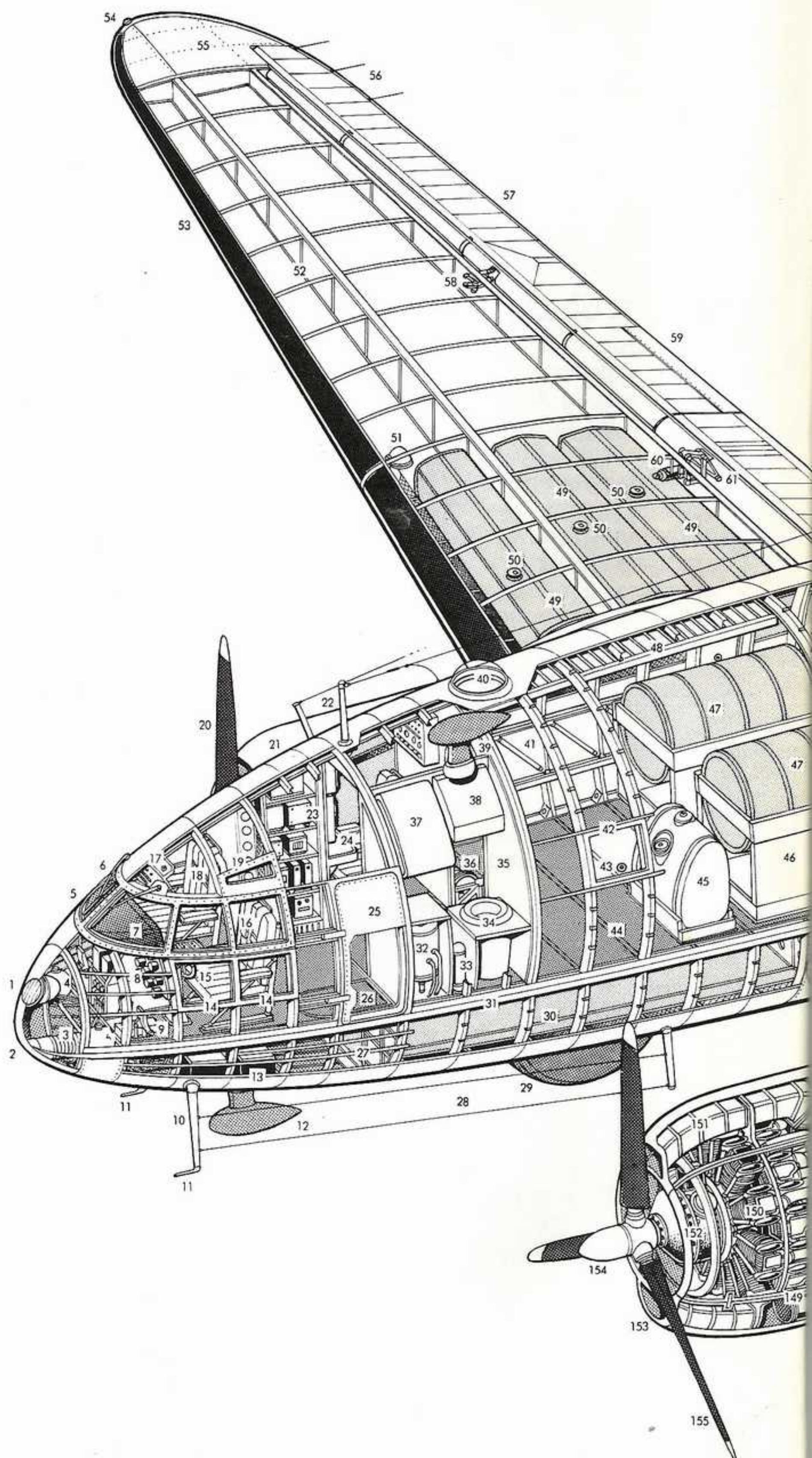
Si su cometido como aparato militar concluyó en la ambigüedad del conflicto del Sudeste Asiático, el C-46 Commando tuvo una segunda carrera como máquina comercial, especialmente en América del Sur. Tras echarse a perder su destino inicial de transporte de pasajeros por culpa de la II Guerra Mundial, el C-46 comenzó a ser finalmente utilizado por aerolíneas, pero sólo como veterano de guerra y no llevando pasaje, sino carga, convertido en una especie de camión volador.

No menos de 300 ejemplares de este modelo seguían en servicio en 1985, 45 años después del primer vuelo del CW-20. En la posguerra, grandes cantidades de aviones de este tipo quedaron a disposición de las compañías civiles; algunos de esos aviones (como el B-858 de CAT, ya mencionado) fueron destinados al transporte de pasaje, unos pocos modificados con asientos de tipo aerolínea, puertas habituales en vez de las de carga (con escaleras integradas) y de nuevo con todas las ventanillas de la cabina principal. Los aviones utilizados como simples transportes de carga siguieron siendo muy parecidos a los C-46 militares. En el momento álgido de utilización civil del Commando, a finales de los años cincuenta, más de 90 compañías contaban con aviones de este tipo en sus flotas. La más conocida fue Riddle Airlines de Miami, que desarrolló

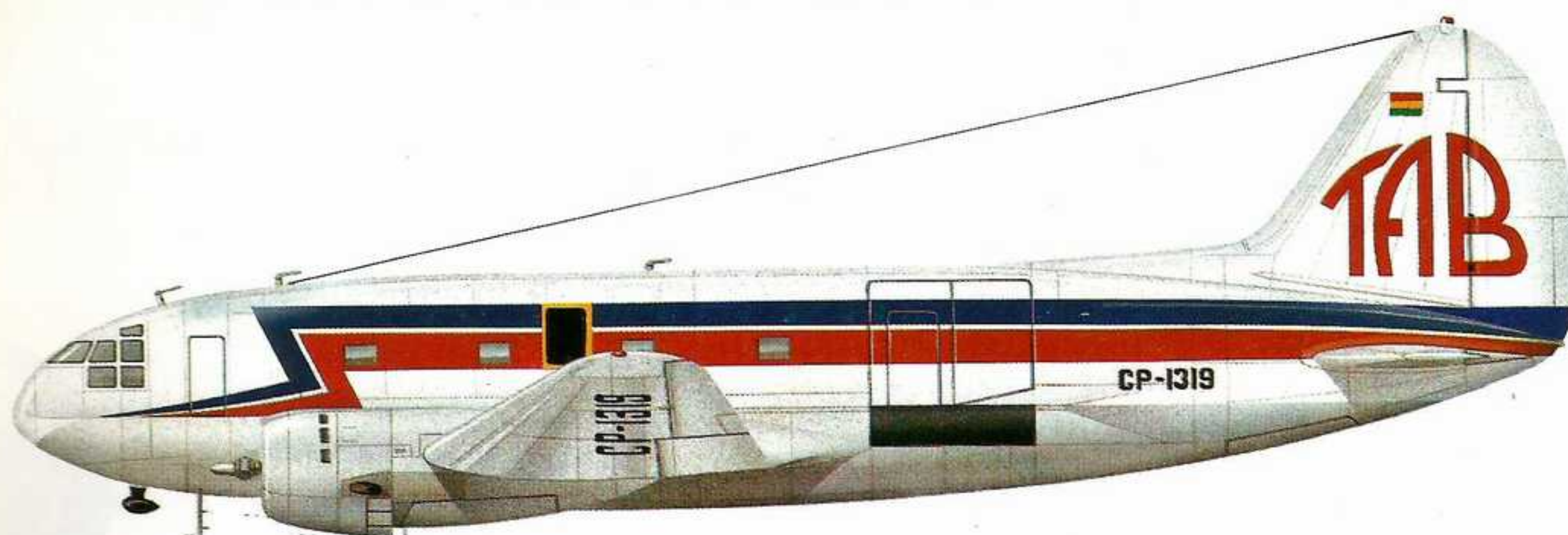


El C-46A-10-CU n.º 41-12369 se convirtió, tras ser empleado por el US Marine Corps como el R-5C-1 BuAer n.º 39502, en el «Super C-46C» Commando (HH-AHA) de Air Haiti, uno de los dos aparatos de este tipo convertidos por esa aerolínea. Los Commando han demostrado su robustez en operaciones en Sudamérica.

su propio programa de conversión para sus 32 aviones que, una vez modificados, fueron denominados C-46R. Otros usuarios importantes fueron Aeronorte, Aeropesca Colombia, Aerosucre, Aerovías Las Minas, Air Haiti, Astro Air Transport, Caribbean Air Services, Carib West Airways, Charter Airlines, LACSA, Lambair, LANICA, Latin Cargo, Líneas Aéreas La Urruca, North East Bolivian Airways, North Coast Air Services, Oasis Air Transport, Reeve Aleutian Airways, Rich International Airways, SAVA, SAVCO, Servicios Aéreos Bolivianos, TAB y Trans Continental Airlines. Algunas de estas aerolíneas intentaron potenciar al C-46 añadiéndole reactores, una solución que funcionó muy bien con los C-119 Flying Boxcar de segunda mano pero no con el C-46.

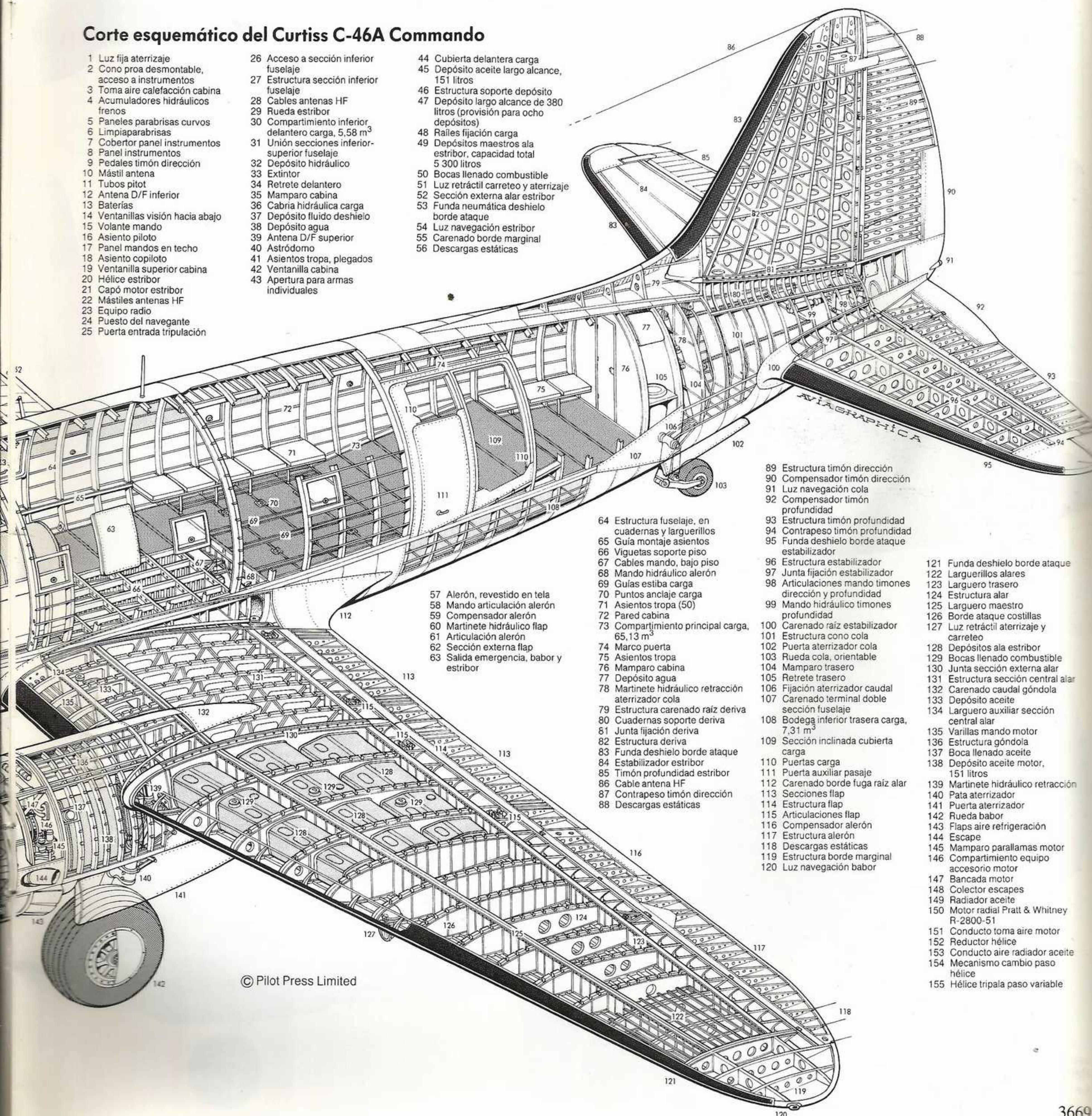


El C-46-1-CU n.º 44-78605 fue utilizado por dos aerolíneas chinas en la posguerra antes de regresar a EE UU a mediados de los años sesenta. Sirvió con varias compañías y fue finalmente transferido a Transportes Aéreos Bolívar.

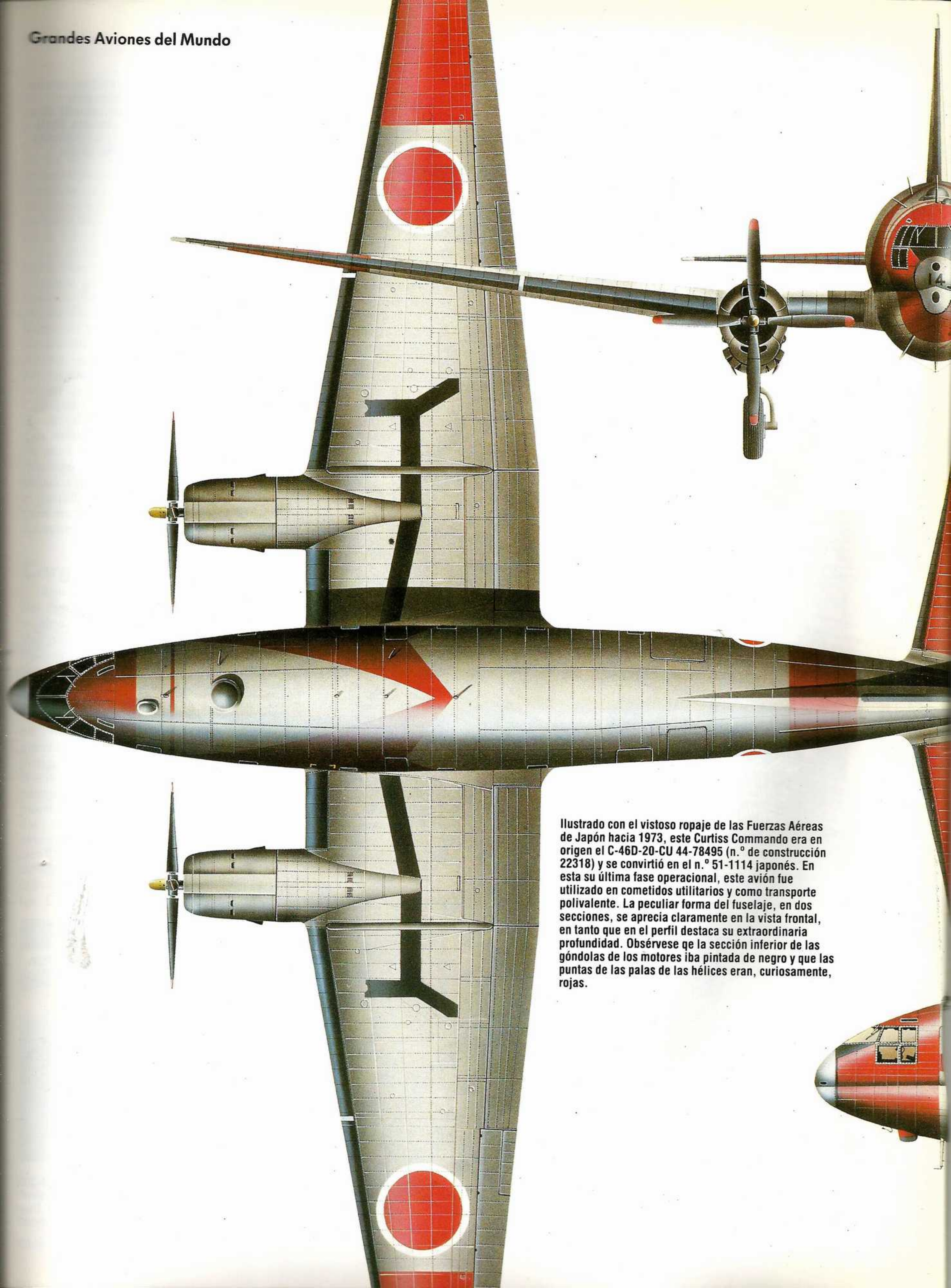


Corte esquemático del Curtiss C-46A Commando

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Luz fija aterrizaje | 26 Acceso a sección inferior fuselaje | 44 Cubierta delantera carga |
| 2 Cono proa desmontable, acceso a instrumentos | 27 Estructura sección inferior fuselaje | 45 Depósito aceite largo alcance, 151 litros |
| 3 Toma aire calefacción cabina | 28 Cables antenas HF | 46 Estructura soporte depósito |
| 4 Acumuladores hidráulicos frenos | 29 Rueda estribor | 47 Depósito largo alcance de 380 litros (provisión para ocho depósitos) |
| 5 Paneles parabrisas curvos | 30 Compartimiento inferior delantero carga, 5,58 m ³ | 48 Raíles fijación carga |
| 6 Limpiaparabrisas | 31 Unión secciones inferior-superior fuselaje | 49 Depósitos maestros ala estribor, capacidad total 5 300 litros |
| 7 Cobertor panel instrumentos | 32 Depósito hidráulico | 50 Bocas llenado combustible |
| 8 Panel instrumentos | 33 Extintor | 51 Luz retráctil carreteo y aterrizaje |
| 9 Pedales timón dirección | 34 Retrete delantero | 52 Sección externa alar estribor |
| 10 Mástil antena | 35 Mamparo cabina | 53 Funda neumática deshielo borde ataque |
| 11 Tubos pitot | 36 Cabria hidráulica carga | 54 Luz navegación estribor |
| 12 Antena D/F inferior | 37 Depósito fluido deshielo | 55 Carenado borde marginal |
| 13 Baterías | 38 Depósito agua | 56 Descargas estáticas |
| 14 Ventanillas visión hacia abajo | 39 Antena D/F superior | |
| 15 Volante mando | 40 Astródomo | |
| 16 Asiento piloto | 41 Asientos tropa, plegados | |
| 17 Panel mandos en techo | 42 Ventanilla cabina | |
| 18 Asiento copiloto | 43 Apertura para armas individuales | |
| 19 Ventanilla superior cabina | | |
| 20 Hélice estribor | | |
| 21 Capó motor estribor | | |
| 22 Mástiles antenas HF | | |
| 23 Equipo radio | | |
| 24 Puesto del navegante | | |
| 25 Puerta entrada tripulación | | |



© Pilot Press Limited



Ilustrado con el vistoso ropaje de las Fuerzas Aéreas de Japón hacia 1973, este Curtiss Commando era en origen el C-46D-20-CU 44-78495 (n.º de construcción 22318) y se convirtió en el n.º 51-1114 japonés. En esta su última fase operacional, este avión fue utilizado en cometidos utilitarios y como transporte polivalente. La peculiar forma del fuselaje, en dos secciones, se aprecia claramente en la vista frontal, en tanto que en el perfil destaca su extraordinaria profundidad. Obsérvese que la sección inferior de las góndolas de los motores iba pintada de negro y que las puntas de las palas de las hélices eran, curiosamente, rojas.

Curtiss C-46 Commando



Variantes del Curtiss C-46 Commando

CW-20: Prototipo bideriva, puesto en vuelo en 1940; entregado a la USAAF como C-55

C-46: versión inicial **CW-20A** para la USAAF; menos ventanillas

C-46A: transporte **CW-20B** de tropas y carga; motores R-2800-51

XC-46B: variante experimental **CW-20B-1** con el parabrisas escalonado

XC-46C: probablemente una conversión de C-46; no se dispone de más datos

C-46D: versión **CW-20B-2** de transporte de tropas, con las ventanillas revisadas

TC-46D: conversión de aviones C-46D en entrenadores de navegación

C-46E: variante de producción **CW-20B-3** con el parabrisas escalonado

C-46F: variante de producción **CW-20B-4** con hélices Hamilton Standard

C-46G: un único ejemplar **CW-20B-5**; como el C-46F pero con una única puerta de carga

C-46H: variante propuesta con dos ruedas en el aterrizador caudal; no construida

C-46J: variante propuesta con el parabrisas escalonado; no construida

XC-46K: conversión prevista con motores R-3350; aparentemente, no fue construida

XC-46L: tres conversiones para probar los motores R-3350

C-46R: designación extraoficial de la conversión civil Riddle; 32 conversiones

C-55: designación dada por la USAAF al prototipo **CW-20**; motores R-2600-17

XC-113: conversión de un C-46F para probar las turbinas de gas TG-100

R5C-1: aviones C-46 del US Marine Corps

R5C-1T: conversión en configuración de entrenamiento

Especificaciones técnicas

Curtiss C-46R Commando

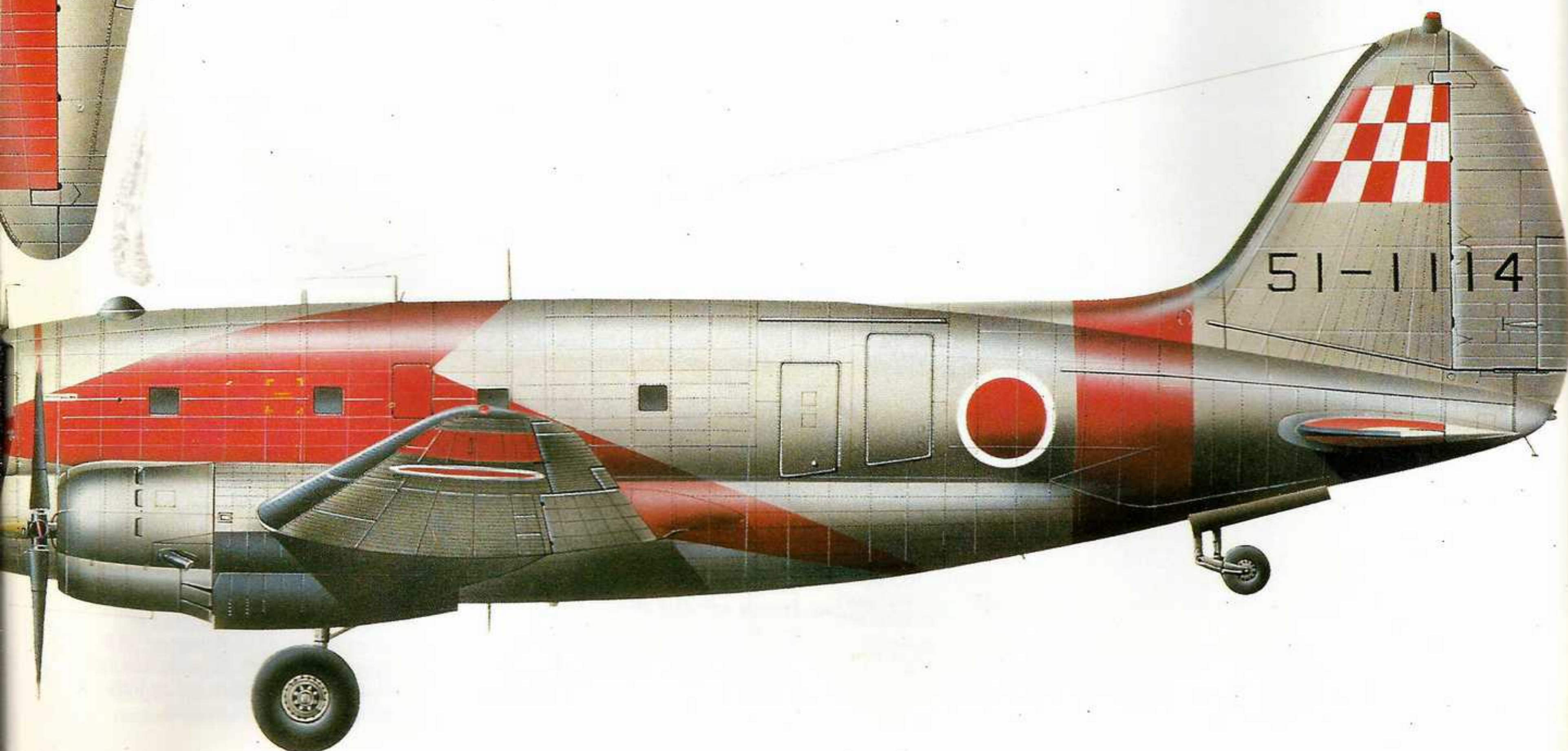
Tipo: transporte de carga y pasaje, de alcance medio

Planta motriz: dos motores de 18 cilindros en doble estrella Pratt & Whitney R-2800-34 Double Wasp de 2 100 hp unitarios, accionando hélices tripalas Hamilton Standard

Prestaciones: velocidad máxima 440 km/h a 3 050 m; velocidad de crucero 380 km/h a 2 740 m; techo de servicio 6 700 m; alcance 2 900 km

Pesos: vacío 13 290 kg; máximo en despegue 22 680 kg

Dimensiones: envergadura 32,92 m; longitud 23,27 m; altura 6,63 m; superficie alar 126,16 m²



Escuadrones de la RAF

19.º Squadron (continuación)

El Spitfire sólo fue una solución provisional, ya que el 19.º fue destinado a continuar como escuadrón de caza lejana, y en octubre de 1946 recibió para este cometido el caza bimotor Havilland Hornet. Con una velocidad de 780 km/h, el Hornet era el caza con motor de émbolo más veloz de la RAF. Voló como escolta de los bombarderos del Mando de Bombardeo en salidas lejanas, llegando incluso a Oriente Medio. Con la llegada del F.Mk 3 en 1948, el alcance del avión también fue mayor. Sin embargo, se tenía la intención de convertir al Mando de Caza en una fuerza con aviones a reacción, por lo que en 1950 desaparecieron los Hornet y el 19.º entró en las filas de los escuadrones de Gloster Meteor. Su base siguió siendo Church Fenton, cerca de Leeds. En 1953 el escuadrón ganó el trofeo Dacre por su maestría en el empleo de las armas y siguió volando con los Meteor hasta 1956, en que estos viejos aparatos dieron paso a los Hawker Hunter F.Mk 6, pasando a ser operativos a principios de 1957. El escuadrón comenzó a enviar destacamentos de estos aviones durante principios de los años sesenta con destino a la OTAN y otras bases de la RAF.

En octubre de 1962 el escuadrón entró totalmente en la era supersónica cuando comenzó su reequipamiento con English Electric Lightning F.Mk 2, siéndole asignado el cometido de unidad de caza todotipo en lugar de ser exclusivamente diurno. El 19.º se unió a otros escuadrones en la ejecución de relevos en las alertas permanentes en su nueva base de Lecon-

field, y en 1964 fue enviado a ultramar una vez más, volando a Chipre.

Durante cuarenta años, el cometido principal del escuadrón había sido la defensa del Reino Unido. Fue relevado de esta misión en setiembre de 1965, en que trasladó sus Lightning a Gütersloh para formar parte de la defensa supersónica de la RAF Germany. Llevó algo de tiempo alcanzar su pleno potencial operativo en su nuevo destino, pero desde mediados de 1966 en adelante participó en las alertas e identificaciones de aviones hostiles que entraron en espacio aéreo alemán. El escuadrón también tomó parte en la serie de ejercicios y evaluaciones que se convirtieron en parte de la actividad de la RAFG. En 1968 el escuadrón comenzó a reequiparse lentamente con una versión mucho mejor del mismo modelo, la Lightning F.Mk 2A. El escuadrón siguió volando con Lightning hasta el 1 de enero de 1977, en que fue disuelto en Gütersloh. Pero por entonces se hallaba ya en formación un nuevo 19.º Squadron, efectuando la conversión en la base de la RAF en Wildenrath a los McDonnell Douglas Phantom, y tras la disolución del anterior en Gütersloh, esta nueva unidad fue designada oficialmente como 19.º Squadron. El escuadrón continuó desempeñando el mismo cometido de defensa aérea desde una nueva base y con aparatos diferentes, capaces de transportar equipo de detección más sofisticado y una mayor cantidad y diversidad de armas. La unidad continua actualmente desempeñando el mismo cometido.



El damero azul y blanco que caracteriza al 19.º Squadron apareció por primera vez en los Gloster Grebe de Duxford a mediados de los años veinte. En la fotografía decoran el morro de un Lightning F.Mk 2, con el que el escuadrón operó primero desde Leconfield y posteriormente en Alemania.



Los Lightning, que se hallaban en servicio desde 1962, fueron modificados al equivalente F.Mk 6 y redesignados F.Mk 2A. Ello dio al escuadrón nuevos bríos a partir de 1968 en su cometido de defensa de las bases de la RAF Germany, y empleó este tipo durante otros ocho años antes de sustituirlo por el Phantom.



Izquierda: el 19.º Squadron sirve actualmente en la República Federal Alemana, en la base de Wildenrath, como parte integrante de la defensa aérea de ese país. Sus aviones son Phantom FGR.Mk 2, que tiene previsto utilizar hasta los años noventa.

Derecha: el delfín del emblema del escuadrón conmemora el hecho de que fue la primera unidad equipada con el Sopwith Dolphin.

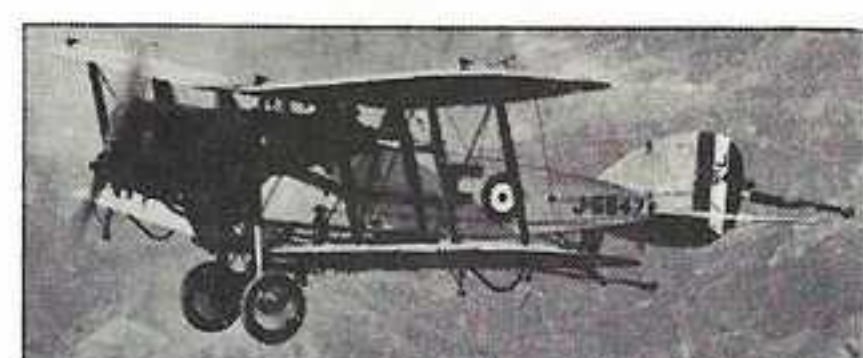


20.º Squadron

A pesar de que se formó el 1 de setiembre de 1951 en Netheravon, el 20.º Squadron completó la conversión a diversos aparatos (principalmente el RAF R.E.7) a finales de año, y fue sólo a principios del año siguiente cuando recibió su material operativo, el RAF F.E.2b. Una vez equipado, el escuadrón fue destinado a Francia como unidad de caza de reconocimiento. Este aparato difícilmente podía ser adecuado para misiones de caza, ya que era un biplaza con hélice en configuración propulsora, pero en junio el escuadrón ya estuvo casi completamente reequipado con F.E.2d,



En 1916 el 20.º Squadron efectuó en Francia patrullas de caza con sus aviones de hélice propulsora F.E.2b y F.E.2d; el de la ilustración (A6516) era uno de los segundos. Este aparato fue uno de los muchos donados durante la I Guerra Mundial.



El 20.º Squadron llegó a la India en junio de 1919 equipado con el Bristol Fighter. En la fotografía aparece el J6547 en la vertical de Peshawar, el 9 de diciembre de 1925. El gallardete del timón de dirección indica que se trata del avión de un jefe de patrulla.

con un motor más potente (Rolls-Royce Eagle) y tres ametralladoras (una fija en la parte anterior y dos móviles para uso del observador). El escuadrón elaboró tácticas adecuadas con este aparato para hacer frente al enemigo, y el 1 de julio cinco de sus aviones atacaron a veinte cazas enemigos derribando a dos de ellos y dañando a otros tantos sin sufrir ninguna pérdida por su parte.

El escuadrón continuó formando parte de la 11.ª Ala y voló desde Clairmarais durante la totalidad de 1961, alcanzando notable éxito con los F.E.2d. El día de Año Nuevo se trasladó a Boidinghem y posteriormente a St Marie Cappel. En enero le fue concedida al sargento Mottorshead la Cruz Victoria a título póstumo por la valentía demostrada al regresar en un aparato en llamas, salvando a su observador. A medida que fue transcurriendo 1917 se hizo evidente que el F.E.2d estaba realmente pasado de moda como caza y fue sustituido en setiembre por el Bristol F.2B, el mejor caza biplaza de la I Guerra Mundial. Era norma que cada Bristol portara una bomba de 50 kg en cada una de sus salidas, para usarla contra cualquier objetivo que surgiera. El escuadrón mantuvo su reputación hasta el final de las hostilidades, en noviembre de 1918, y al concluir la guerra la unidad reclamaba un total de 613 aviones enemigos derribados.

Al contrario de otros escuadrones de la RAF, el 20.º no fue disuelto en 1919 pero fue destinado, junto a sus Bristol Fighter, a la India, para formar parte de la pequeña fuerza destacada a la frontera noroeste y encargada de guardar los pasos de acceso a Afganistán. El escuadrón se vio envuelto inmediatamente en la tercera guerra afgana y, mientras el resto de las fuerzas de la RAF disfrutaban de un merecido período de paz, el 20.º y unidades afines bombardeaban y ametrallaban a los miembros de las tribus en el marco de una orografía montañosa y muy peligrosa, con el riesgo que suponían las balas de los francotiradores, los vientos propios de la zona y un terreno que no permitía ningún tipo de aterrizaje forzoso. El Bristol Fighter, conocido por entonces como «Brisfit», demostró sus cualidades al desempeñar este cometido durante más de un decenio, y el 20.º no se reequipó hasta 1931. Durante la totalidad de este período, el escuadrón siguió siendo operativo, aún cuando la escasez de repuestos limitara el número de aviones disponibles a un mismo tiempo.

El aparato que sustituyó al «Brisfit» fue el Westland Wapiti, un avión de configuración similar que fue utilizado en el mismo cometido operativo a mediados de los años treinta. Llegado el momento, el Wapiti dio paso al Hawker Audax, que también llevó a cabo todas las tareas exigidas a los aviones que actuaban en la frontera noroeste. En mayo de 1939, el escuadrón empezó a recibir los Westland Lysander y ambos aparatos sirvieron simultáneamente durante el resto de la presencia del escuadrón en la frontera noroeste.

Cuando estalló la II Guerra Mundial en Extremo Oriente, el escuadrón se trasladó al este, equipado completamente con Lysander, e inició las operaciones de reconocimiento táctico contra los japoneses en julio de 1942, junto a una división del Ejército chino. Sin embargo, en octubre el escuadrón fue transferido a Arakán para una serie de operaciones, a pesar de que posteriormente la mayor parte fueron tareas de cooperación en pa-



El Hawker Audax se unió al 20.º Squadron en 1935 y sirvió en patrullas sobre la frontera noroccidental de la India hasta un mes o dos antes de la II Guerra Mundial. En la fotografía aparece un Audax en el polígono de tiro, probablemente en Peshawar, alineando sus ametralladoras frontales Vickers (foto Bruce Robertson).

trallas antiáreas dado que el Lysander no era adecuado para la exigente guerra en la jungla. En enero de 1943, el 20.º empezó a recibir Hawker Hurricane, incluidos los Mk IID equipados con cañones contracarro de 40 mm. El escuadrón pasó entonces del cometido de reconocimiento táctico al de caza y ataque al suelo. El nuevo modelo de Hurricane precisó un largo proceso de conversión y el escuadrón pasó a ser operativo en diciembre de 1943. El cañón de 40 mm fue utilizado por primera vez en un ataque a Rathedaung contra un objetivo naval, que fue hundido; el cometido principal de la unidad fue durante un tiempo el ataque a blancos fluviales, puesto que los ríos eran las arterias principales del transporte en Birmania. También atacó carros japoneses cuando se le pusieron a tiro y efectuó importantes salidas contra objetivos como el Imphal. Dado que era la única unidad de Hurricane Mk IID destacada en el Extremo Oriente, el escuadrón tuvo problemas de suministro de municiones, lo que algunas veces limitó su operatividad. Como consecuencia de ello, a mediados de 1944, el escuadrón desempeñó de nuevo gran parte de su cometido en la India, efectuando salidas de fumigación contra la malaria. Esto tuvo lugar mientras el escuadrón procedía a la conversión a los Hurricane Mk IIC y IV, y se entrenaba en ataques con cohetes. El mes de diciembre de 1944 marcó el inicio del período de operaciones más intenso del 20.º Squadron desde 1918. A lo largo del mes de enero sirvió en numerosas misiones de ataque al suelo e interdicción contra convoyes de transporte enemigos, buques y posiciones del Ejército. En febrero desarrolló su propia versión del sistema «cab rank», que consistía en mantener los aviones en el aire y, a requerimiento de las tropas de tierra, atacar cualquier objetivo en concreto. Esto fue particularmente útil durante el cruce del río Irrawaddy, y poco después el escuadrón utilizó sus cohetes para doblegar a la guarnición del fuerte Dufferin. Estas intensas operaciones continuaron hasta el mes de mayo, en que el 20.º regresó del frente y dejó de ser operativo en junio.

En la siguiente fase, el escuadrón comenzó a reequiparse con Supermarine Spitfire, al principio con el Mk VIII y a finales de año con el Mk XIV. La posterior actividad del escuadrón se vio limitada por la rendición japo-

nesa, por lo que se trasladó a Tailandia para contribuir a mantener la estabilidad y ayudar a que ese país reasumiese su ritmo vital habitual tras la ocupación japonesa. A mediados de 1946 el 20.º volvió a formar parte de la fuerza permanente de caza en la India y se volvió a reequipar, esta vez con Hawker Tempest F.Mk 2. Este fue su cometido hasta el final del dominio británico en la India, a cuyo término el escuadrón fue disuelto en Agra el 1 de agosto de 1947, tras casi 32 años de servicio ininterrumpido.

Con el fin de conservar en activo el número de este escuadrón, la unidad de cooperación antiárea de Llanbedr, el 631.º Squadron, fue redesignado 20.º Squadron el 7 de febrero de 1949. Para efectuar estas misiones voló con modelos diferentes de aviones, remolcadores de blancos

para proporcionar objetivos a la artillería antiárea, y cazas para ejercicios de ataques contra tropas y para hacer el papel de intrusos en las pruebas de radar. El escuadrón continuó desempeñando este prosaico cometido hasta el 16 de octubre de 1951, en que fue disuelto una vez más.

Ello fue el preludio de la nueva reconstitución del escuadrón sobre una base operativa, destinado a formar parte de la expansión de la 2.ª TAF en Alemania. El 1 de julio de 1952 se reformó en Jever con el de Havilland Vampire y pronto fue destinado a su nueva base de Oldenburg para incorporarse al ala allí destacada. El 20.º utilizó los Vampire durante dos años, desempeñando principalmente tareas de caza pero también en ataque al suelo hasta que se reequipó con North American Sabre para cometidos de interceptación. Éste fue su papel durante seis años, efectuando numerosas salidas para interceptar aviones no identificados, así como tomar parte en los ejercicios periódicos propios de las continuas patrullas de la 2.ª TAF. Los Hawker Hunter sustituyeron al Sabre en 1955 y el escuadrón se disolvió finalmente en Gütersloh el 30 de diciembre de 1960.

Justo al día siguiente, se creó un nuevo 20.º Squadron con Hunter FGA.Mk9 en Tengah (Singapur). Fue la única unidad de ataque y caza al suelo de la FEAF y como tal estuvo frecuentemente destacada en varios lugares, aunque su base fuera Singapur. El escuadrón desempeñó estos



Dos Hunter FGA.Mk 9, con base en Tengah (Singapur) y armados con 12 cohetes, sobrevuelan las costas de Malasia. El 20.º utilizó los Hunter desde 1955 hasta 1970, primero en Alemania y posteriormente en el Extremo Oriente. Este modelo fue empleado en combate contra los guerrilleros de Malaysia y Borneo (foto MoD).



Un Harrier GR.Mk 1 del 20.º Squadron asoma de su «escondite» en un pueblo en ruinas durante unas maniobras de la OTAN. El 20.º tuvo una carrera corta, pues se disolvió a causa de la baja disponibilidad de aviones motivada por la cantidad de accidentes sufridos inicialmente por este modelo.

20.º Squadron (sigue)

cometidos durante un decenio, sirviendo en 1962 en Tailandia para desbaratar la actividad fronteriza de las guerrillas comunistas. Asimismo, en 1969 absorbió una patrulla de Scottish Aviation Pioneer y lo que restaba del 209.º Squadron, que fueron utilizados en posteriores tareas de control aéreo en los ataques contra tropas enemigas bajo control del Ejército en la jungla. Sin embargo, el 13 de febrero de 1970 el escuadrón se disolvió en Tengah.

Su siguiente paso fue trasladarse a su vieja base de Alemania, reformándose allí mismo el 1 de diciembre de 1970 como segundo escuadrón del Ala Harrier de Wildenrath. Junto con el 4.º Squadron, se perfeccionó en el empleo de sus aviones y contribuyó, gracias a las prestaciones V/STOL del Harrier, a cambiar la escéptica opinión del alto mando de la RAF y de la OTAN y convertirlos en unos entusiastas de este avión. Durante siete años formó parte de la unidad más importante de la 2.ª TAF en Alemania.



El emblema del escuadrón, en uno de sus Jaguar, recuerda la época que pasó la unidad en la India (foto Robbie Shaw).

Una decisión política tomada en 1977 provocó la disolución del escuadrón y la división de la unidad, que pasó a incrementar considerablemente los efectivos de los Squadrons n.ºs 3 y 4 el 26 de febrero de ese mismo año.

Tres días después, se creó otro 20.º Squadron junto a la carretera de Wildenrath, en Brüggen. La nueva unidad se equipó con SEPECAT Jaguar,



El 20.º Squadron fue el tercero de la RAF Germany equipado con el Tornado y el primero ex Jaguar en realizar la conversión. Sus aparatos llevan la insignia del escuadrón y un código de dos letras (GA). El Tornado es una poderosa contribución a los efectivos de la RAF Germany y un digno sucesor del Jaguar y del Buccaneer.

pasando a ser el quinto escuadrón dotado con ese modelo e integrado en la fuerza de ataque al suelo más importante de la RAF destacada en la Re-

pública Federal Alemana. El 20.º Squadron ha continuado desempeñando este tipo de comercio desde entonces.

21.º Squadron



El 23 de julio de 1915 se formó en Netheravon el 21.º Squadron para servir en el frente Occidental. Fue equipado inmediatamente con RAF R.E.7, uno de los modelos diseñados en Farnborough para cometidos de reconocimiento y cooperación con el Ejército. Tras seis meses de conversión, el escuadrón se trasladó a Francia a principios de 1916 y desempeñó misiones de reconocimiento y tareas generales de patrulla. Desde un buen principio, el motor Beardmore de 120 hp del R.E.7 causó problemas, afectando seriamente la efectividad del escuadrón. A pesar de ello, efectuó patrullas de reconocimiento lejano, y en febrero se sumó a las salidas de bombardeo. A medida que fue pasando el tiempo, el escuadrón llevó a cabo cada vez más estas tareas y durante la batalla del Somme operó tanto de día como de noche, dejando caer 30 toneladas de bombas sobre Bapaume durante el ataque del mes de julio.

Sin embargo, el R.E.7 siguió sin ser un avión operativamente satisfactorio, por lo que el escuadrón se reequipó y cambió su cometido en agosto de 1916. Voló entonces con B.E.12, un modelo de Farnborough que era una adaptación monoplaça del B.E.2c destinado a servir como escolta y cobertura de caza a los aviones de bombardeo y reconocimiento. El escuadrón descubrió que en las patrullas ofensivas y en la búsqueda de formaciones de caza enemigas el B.E.12 era demasiado pesado y le faltaba la ma-

niobrabilidad en combate aéreo, y poco tiempo después pasó a efectuar patrullas tácticas en cooperación con el Ejército y otras tareas de apoyo. A pesar de que era un monoplaça, el B.E.12 fue utilizado en bombardeos, y con él la unidad consiguió unos resultados excelentes en la batalla de Messines en 1917, antes de reequiparse de nuevo.

Le fue entregado a continuación el RAF R.E.8 y pasó a ser un escuadrón normalizado de apoyo al Ejército, participando con tanta eficacia en la batalla de Messines que recibió las felicitaciones del general Trenchard; en un solo día consiguió poner 72 baterías alemanas fuera de combate. En el otoño de 1917 fue el pionero de las técnicas de ataque nocturno y consiguió tal éxito que en 1918, durante la larga ofensiva final, se dedicó exclusivamente a efectuar este tipo de operaciones. A pesar de ser un avión relativamente lento, el R.E.8 pilotado por personal experimentado dio buena cuenta de sus posibilidades. Sin embargo, en el bando alemán un tal capitán von Müller desarrolló su propia técnica para derribar a los R.E.8 e instruyó a otros pilotos sobre el tema. Sin embargo, en enero de 1918 se encontró con un R.E.8 del 21.º Squadron que lo derribó inmediatamente, lo que constituye un buen ejemplo del cazador cazado. Al concluir la guerra el 21.º no sobrevivió a la reestructuración de la RAF y, tras ceder sus aviones al 13.º Squadron en St Omer en enero de 1919, regresó a Fowlmere donde finalmente fue disuelto el 1 de octubre de 1919.

El escuadrón reapareció el 3 de diciembre de 1935 cuando un núcleo extraído del 18.º Squadron acabó por generar una unidad del tamaño de un escuadrón y creó el nuevo 21.º. Ello tuvo lugar en Bircham Newton y la unidad fue equipada con el Hawker Hind. Se convirtió entonces en una entidad de bombardeo ligero del Mando de Bombardeo, en franca expansión; efectuó el proceso de conversión lo más rápidamente posible y pronto participó en los ejercicios aéreos anuales en los polígonos de tiro y bombardeo y en todas las demás actividades de los escuadrones de bombardeo de los años treinta. El escuadrón fue dotado con el Hind para efectuar el proceso de conversión, puesto que no se disponía de aparatos



Un Hawker Hind del 21.º Squadron fotografiado en agosto de 1937 durante los ejercicios anuales de defensa aérea. El 21.º Squadron recibió sus Hind en 1935 al ser reconstituido en Bircham Newton y más tarde fue destinado a Abbotsinch y Lympne (foto Bruce Robertson).



El 21.º Squadron utilizó sus Bristol Blenheim en ataques antibuque en el canal de la Mancha antes de trasladarse a Malta en enero de 1942. Aquí aparecen cuatro Blenheim volando junto a la isla de Linosa, en el mar Egeo. Con base en Luqa, el escuadrón atacó varios objetivos terrestres y navales en el norte de África (foto Imperial War Museum).

más modernos, pero en agosto de 1938 comenzó a recibir el Bristol Blenheim Mk I. El reequipamiento fue lento hasta marzo de 1939, en que se abandonaron los últimos Hind. La llegada de la guerra creó en el 21.º Squadron una especie de anticlímax, ya que estaba ocupado en la conversión a los Blenheim Mk IV de morro largo. A parte de ocasionales patrullas de reconocimiento, el escuadrón no entró realmente en combate hasta mayo de 1940, en que se produjo el avance alemán. Posteriormente comenzó a efectuar ataques diurnos desde su base en Norfolk contra el avance de las columnas del Ejército

alemán en los Países Bajos y Francia. Posteriormente se trasladó a Escocia, desde donde llevó a cabo largas salidas sobre el mar del Norte con la misión de atacar a los buques alemanes que se encontraran al largo de las costas danesas y noruegas. Desempeñó este cometido hasta finales del otoño, en que regresó a Norfolk y se unió a las acciones diurnas del 2.º Group sobre puertos del continente y a las patrullas a lo largo de las costas holandesas, belgas y francesas.

Durante casi un año las tareas rutinarias del 21.º Squadron fueron los ataques a baja cota contra buques enemigos. En ocasiones también

21.º Squadron (sigue)

atacó objetivos situados en tierra, para lo cual sus aviones volaban a cota mínima para sustraerse de los sistemas de detección y de la aviación enemiga, aún a pesar de ir escoltados por el Mando de Caza. Obtuvo una gran experiencia en ataques antibuque y debido a ello el escuadrón fue destinado a Malta, donde llegó al día siguiente de la Navidad de 1941, procediendo desde entonces al ataque de cualquier buque que efectuara la travesía de Italia al norte de África, así como incursiones sobre algunos puertos utilizados por la navegación enemiga. Esta fase de su carrera operativa duró tres meses antes de que fuera disuelto en Luga el 14 de marzo de 1942.

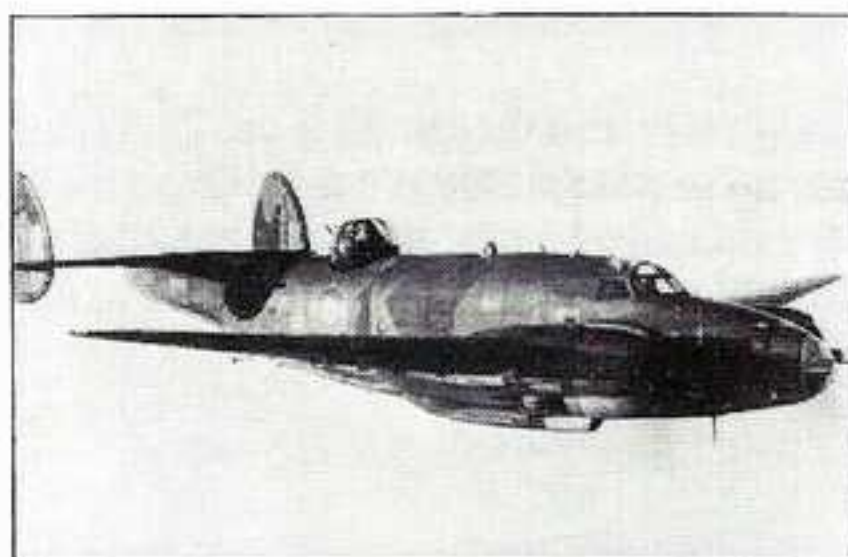
El nuevo 21.º Squadron fue reformado en Bodney el mismo día, también con Blenheim Mk IV, pero al cabo de dos meses este modelo fue sustituido por el Lockheed Ventura. El 21.º fue el primero en recibir este aparato, por lo que invirtió un tiempo considerable en efectuar el proceso de conversión y conseguir su plena operatividad. La primera misión del escuadrón con los Ventura tuvo lugar el 6 de diciembre y consistió en una acción diurna contra las instalaciones de la Philips de Eindhoven, vital factoría de equipos de radio. Así comenzaron una serie de operaciones con este aparato, pero el escuadrón nunca llegó a actuar al límite de sus posibilidades con los Ventura, que resultaban inadecuados para el tipo y ritmo de operaciones que efectuaba el 2.º Group.

Así pues, en setiembre de 1943 el Ventura fue sustituido por el de Havilland Mosquito FB.Mk VI. Al año siguiente, el escuadrón sirvió en misiones nocturnas, que llegaron a ser sus operaciones más comunes, efectuando ataques contra objetivos tácticos en el continente. También participó en acciones diurnas de precisión, concretamente contra los cuarteles de la Gestapo en Dinamarca.

El 21.º fue parte de la 2.ª TAF y como tal participó activamente en bombardeos en preparación para el «segundo frente». Cuando se produjo la invasión, el escuadrón participó en el intenso bombardeo de objetivos en Francia. La mayoría de sus acciones fueron de nuevo nocturnas, como las salidas habituales contra aeródromos alemanes. El escuadrón se trasladó para ello al continente en 1944 y cuando hubo terminado la guerra permaneció en Alemania como miembro de las BAFO. Mientras tanto, efectuó



El último período vital del 21.º Squadron comenzó al ser así redesignado el Western Communications Squadron en 1969, en Andover. Entre los aparatos utilizados por el 21.º en las tareas de enlace se encontraba este Hunting Pembroke.



El 21.º Squadron recibió el Lockheed Ventura a mediados de 1942, aparato que empleó en varias operaciones diurnas y con el que efectuó la atrevida incursión contra las instalaciones de Philips en Eindhoven. Pero este avión no estaba realmente preparado para este tipo de operaciones, por lo que pronto fue reemplazado por el Mosquito.



Uno de los Mosquito FB.Mk 6 del 21.º Squadron pilotado por el teniente de ala G. Rice en 1946. En esta época, el escuadrón efectuaba frecuentes servicios de enlace entre Blackbushe y Nuremberg relacionados con los procesos por los crímenes de guerra. El escuadrón se disolvió en Gütersloh en noviembre de 1947.

servicios de correo entre Nuremberg y Blackbushe mientras duró el juicio de Nuremberg, antes de disolverse finalmente el 7 de noviembre de 1947.

El 21 de setiembre de 1953, el 21.º Squadron fue reformado como parte del Mando de Bombardeo y reequipado con el English Electric Canberra B.Mk 2 en Scampton. Aunque todos los escuadrones de Canberra resultaron muy viajeros, quizás el 21.º fue el que estuvo en ultramar en más ocasiones que cualquier otro, yendo a Chipre, Sudán, Kenia, Adén y el golfo de Arabia a principios de 1955, trasladándose posteriormente a la base de Waddington antes de regresar a Chipre aquel mismo año. Volvió en 1956, y no en misión de buena voluntad precisamente, sino como parte de la fuerza participante en las operaciones de Suez a finales de aquel año. Tras

aquella campaña, el escuadrón fue víctima de la reducción del Mando de Bombardeo en 1957, disolviéndose en Waddington el 30 de junio.

El 1 de octubre de 1958, el 542.º Squadron fue redesignado 21.º Squadron en Upwood. La nueva unidad se reequipó con Canberra B.Mk 6, que utilizó en un destacamento en Laverton (Australia) relacionado con las pruebas de bombas nucleares que allí se efectuaron, pero una vez concluidas el escuadrón fue disuelto de nuevo en Upwood el 1 de enero de 1958.

El 1 de mayo de aquel año, el 21.º Squadron se reconstituyó para desempeñar un cometido bien distinto. Pasó a ser una organización de transporte ligero e inició su conversión con cuatro Scottish Aviation Twin Pioneer en Benson. La adaptación a esos aviones STOL fue algo larga, pero una vez

concluida el escuadrón se trasladó a Kenia, donde sirvió en cometidos de comunicaciones y apoyo al Ejército desde pistas sin preparar. Desempeñó este cometido durante seis años y fue finalmente disuelto el 1 de julio de 1965, reformándose el mismo día mediante la red denominación del 78.º Squadron de Adén. Ésta era también una unidad equipada con el Twin Pioneer y tuvo asignada la misión de policía de la frontera del Yemen. El escuadrón siguió en esta tarea hasta la retirada de Adén en setiembre de 1967, en que volvió a ser disuelto. Durante sus existencia había dispuesto también de aviones Hawker Siddeley Andover y Douglas Dakota.

El 3 de febrero de 1969 dio comienzo el período final (hasta el momento) de la existencia del escuadrón, al ser redesignado en Andover el Western Communications Squadron. Voló con los de Havilland Devon y Hunting Pembroke en misiones de transporte cercano y servicios de taxi para el personal de alta graduación de la RAF en los condados occidentales de Gran Bretaña. La unidad de comunicaciones de Andover había estado vinculada tradicionalmente al Mando de Mantenimiento, cuyo cuartel general se encontraba cerca, y de este modo el escuadrón pasó a formar parte de su ala y pasó a desempeñar cometidos relacionados con las comunicaciones. Hacia finales de su período en esta actividad empleó también un Westland Whirlwind HAR.Mk 10. Durante los años setenta se produjo una serie de recortes en los presupuestos de defensa y las unidades también se vieron afectadas por uno de ellos, el del 31 de marzo de 1976, que llevó a la disolución del 21.º Squadron.

22.º Squadron

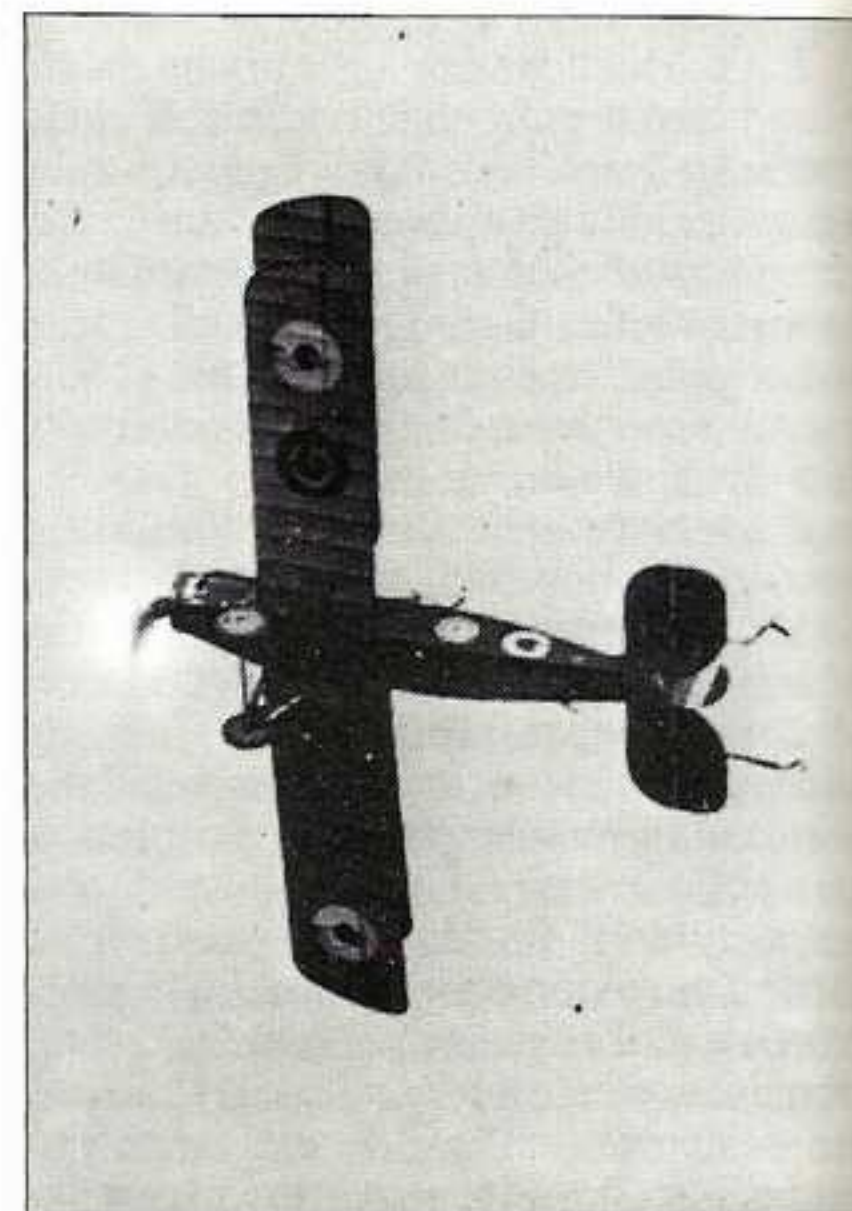


El 1 de setiembre de 1915 se formó en Gosport el 22.º Squadron a partir de un núcleo extraído del 13.º Squadron. Estuvo equipado principalmente con RAF B.E.2c y también dispuso de la mezcla habitual de aparatos propia de los escuadrones que efectuaban la conversión operacional. Estos aviones fueron sustituidos en 1916 por RAF F.E.2b, que el escuadrón se llevó a Francia el 1 de abril de aquel año.

El 22.º fue destinado a Francia como escuadrón con misiones de tipo general, es decir, tareas de reconocimiento, bombardeo y fotografía con el objetivo de localizar y destruir la infraestructura alemana detrás de las líneas enemigas. Por ello, sus aviones se convirtieron en objetivos predilectos de los cazas alemanes, pero a pesar de la configuración de hélice propulsora de sus F.E. se libró con éxito numerosos combates aéreos, desarrollando un espíritu realmente

agresivo. Este destino duró más de un año y el escuadrón se labró la fama de ser una unidad dura. Cuando llegó el momento de ser reequipado, el escuadrón fue dotado con Bristol Fighter y su cometido pasó a ser el de una unidad de caza, relegando las tareas de reconocimiento a un segundo plano. Participó en todo momento en el ataque al enemigo y consiguió numerosas victorias. En un mes (mayo de 1918) derribó a 84 aviones enemigos y un

El 22.º Squadron se formó a partir de un núcleo del 13.º Squadron para desempeñar cometidos de cooperación con el Ejército, pero llegó a ganarse tal reputación en combates aire-aire que fue reequipado con Bristol Fighter para servir como escuadrón de caza. Operó con sus «Brisfit», como parte del Ejército de Ocupación, hasta que fue disuelto en 1919.



22.º Squadron (sigue)

globo, y en los restantes meses estuvo también a punto de igualar este palmarés. El escuadrón desempeñó este cometido hasta el cese de las hostilidades en noviembre de 1918, en que fue destinado a Alemania para formar parte del Ejército de Ocupación hasta el verano de 1919. Posteriormente regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Ford a finales de año.

Volvió a constituirse el 24 de julio de 1923, junto con el 15.º Squadron, en el Aeroplane & Armament Experimental Establishment. El cometido concreto del 22.º fue evaluar e informar sobre cada uno de los nuevos aparatos civiles o militares producidos por la industria aeronáutica británica, así como de los modelos extranjeros que iban a ser utilizados por la RAF. La Patrulla A se encargó de los cazas y de los aparatos civiles ligeros, la Patrulla B de los bombarderos y de los aparatos civiles pesados, mientras que la Patrulla C hizo lo propio con todos los aparatos restantes, entre los que figuraron la mayoría del Arma Aérea de la Flota. Su cometido en caso de hostilidades era el bombardeo ligero, equipado con los de Havilland D.H.9A, pero de hecho el escuadrón desempeñó única y exclusivamente tareas de evaluación durante todo el tiempo que permaneció en Martlesham Heath: todos los aparatos adquiridos por la RAF o que estuvieron al servicio de una compañía aérea o de un aeroclub durante los años veinte y principios de los treinta pasaron por las manos del 22.º Squadron.

Este cometido finalizó el 1 de mayo de 1934, en que la unidad fue apartada de la organización experimental de Martlesham Heath. El 22.º Squadron se reformó en Donibristle como escuadrón de torpedeo. Recibió biplanos Vickers Vildebeest y comenzó la conversión a su nuevo cometido. El escuadrón fue asignado a la Home Fleet, y tras unos meses de conversión pasó a participar en los ejercicios de la flota. En octubre de 1935 la crisis de Abisinia obligó al escuadrón a trasladarse a ultramar, a Malta, donde tuvo la oportunidad de conocer de cerca a la poderosa flota italiana. Pero la guerra no estalló, y por tanto el 22.º regresó a Gran Bretaña en setiembre de 1936. En diciembre de 1936 se constituyó un nuevo 42.º Squadron a partir de la Patrulla B del 22.º. Ello no supuso grandes cambios al principio, ya que ambos escuadrones compartieron los mismos aviones y recibieron una pequeña dotación de Vildebeest. Poco a poco el escuadrón se fue trasladando a Thorney Island, en el canal de la Mancha, y finalmente ambas unidades estuvieron completamente equipadas con sus propios aparatos.

El Vildebeest era un anticuado biplano que seguía en servicio con el escuadrón cuando estalló la II Guerra Mundial. Este aparato fue utilizado inmediatamente en patrullas antisubmarinas en el Canal, durante las que sus tripulaciones se aferraban a la ferviente esperanza de que no apareciera ningún aparato enemigo.

Posteriormente el 22.º Squadron tuvo el privilegio de efectuar el proceso de conversión del Bristol Beaufort al servicio operativo. El primer aparato llegó en noviembre de 1939, en que dio comienzo un intenso trabajo que estuvo agravado por los problemas que presentaron los motores del nuevo avión. Finalmente, en abril de 1940 desaparecieron todos los Vildebeest y el 22.º volvió a ser operativo, comenzando con las salidas de colocación de minas. Cuando la guerra comenzó realmente en serio, el escua-

drón pasó a efectuar bombardeos sobre objetivos navales y patrullas a lo largo de las islas y los depósitos de petróleo de la costa holandesa. Más problemas con los aviones provocaron la suspensión de las operaciones y durante ese período el escuadrón efectuó pruebas con los Martin Maryland, pero los resultados demostraron que el aparato no era adecuado.

Volvió a participar en operaciones en agosto y finalmente el escuadrón estuvo preparado para utilizar sus torpedos, atacando un convoy en Calais en setiembre de 1940. Con el fin de cubrir un área más extensa, el escuadrón envió una serie de destacamentos, siendo el de St Eval en Cornualles el más regular, desde donde el escuadrón efectuó numerosos ataques contra el *Scharnhorst* y *Gneisenau* en Brest. Durante una de estas incursiones, el 6 de abril de 1941, el oficial de patrulla Kenneth Campbell y su tripulación llevaron a cabo una osada y valerosa penetración en las formidables defensas, alcanzando al *Gneisenau* con un torpedo justo antes de ser derribados. El *Gneisenau* estuvo fuera de servicio durante nueve meses y Campbell recibió la Cruz Victoria a título póstumo. Pero el escuadrón no sólo fue destinado a Cornualles, sino que también se enviaron destacamentos a toda Gran Bretaña e incluso a Islandia, con la misión de localizar y atacar buques enemigos. A lo largo de 1941 efectuó constantes ataques, y cuando concluyó aquel año el escuadrón había hundido más de 100 000 toneladas de buques enemigos.

Posteriormente, el 22.º fue retirado provisionalmente y dividido. Muchos de sus aviones se unieron al 86.º Squadron y el personal de tierra fue trasladado a Ceilán, desde donde iba a operar de nuevo el 22.º. El escuadrón estuvo listo para cooperar con la flota alrededor del mes de mayo de 1942, equipado con los Beaufort Mk I. Sin embargo, en aquella época no había presencia japonesa en el océano Índico, por lo que el escuadrón pasó a efectuar monótonas y rutinarias patrullas antibuque, escoltas de convoyes y salidas de salvamento marítimo. Este cometido se prolongó durante dos años, en los que no llegó a entrar en acción. En mayo de 1944 el Beaufort cedió su puesto al Bristol Beaufighter y el escuadrón fue trasladado de Ceilán para intervenir en la campaña de Birmania. Efectuó ataques contra los buques de cabotaje japoneses, así como contra el tráfico fluvial, principalmente en el Irrawaddy, al principio utilizando torpedos pero posteriormente cohetes, que eran mucho más efectivos. Fue entonces cuando comenzaron a verse los resultados, hundiendo más buques y efectuando salidas en todo tiempo. El escuadrón también creó sus propias «Rhubarbs», salidas individuales a la búsqueda de objetivos de fortuna.

El tiempo fue creciendo y a comienzos de 1945 el 22.º entró plenamente en acción efectuando numerosas salidas en todo tiempo y recogiendo la cosecha de sus esfuerzos. El clímax llegó en mayo con la reconquista de Rangún, después de lo cual dejaron de existir buques japoneses que mereciera la pena hostigar. Una vez concluida la guerra, en setiembre, el escuadrón se disolvió en Gannavaram el 30 de setiembre de 1945.

El 1 de mayo de 1946, el 89.º Squadron fue convertido en Seletar (Singapur) en el nuevo 22.º Squadron, pero su existencia (dotado con de Havilland Mosquito) fue sólo de tres meses, y se disolvió de nuevo el 15 de



Un Vickers Vildebeest Mk II del 22.º Squadron en la base de Donibristle. El escuadrón fue destinado a Malta en 1935 a raíz de la crisis de Abisinia, pero regresó en 1936. Cuando estalló la II Guerra Mundial continuó equipado con el viejo Vildebeest, que utilizó en patrullas antisubmarinas (foto John D. R. Rawlings).



El 22.º Squadron fue el primero que recibió el Bristol Beaufort, que empleó contra objetivos costeros así como contra buques. A principios de 1941, el escuadrón llevó a cabo numerosos ataques contra el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*. En la foto, una alineación de Beaufort antes de despegar para cumplir una de tales misiones.



Un Westland Wessex HAR.Mk 2 del 22.º Squadron. Esta unidad comenzó a operar con el Wessex en 1976 y quedó completamente equipado con este modelo cuando el Whirlwind fue retirado en noviembre de 1981. El Wessex dispone de mejores prestaciones, la seguridad de su planta motriz bimotora y una mayor capacidad.

agosto de aquel año. Reapareció nueve años después, y pasó a ser entonces el pionero de un nuevo y literalmente revolucionario cometido de la RAF. Dos años antes, el 275.º Squadron había recibido algunos helicópteros Bristol Sycamore, con los que desarrolló una serie de técnicas de búsqueda y salvamento. En estos momentos su disponía para la misma tarea de un helicóptero más grande y más apto, por lo que el 22.º se reformó en Thorney Island el 15 de febrero de 1955 con el fin de poder utilizar el nuevo aparato, el Westland Whirlwind HAR.Mk 2. Evidentemente, la Westland no sabía exactamente el papel que la RAF iba a encomendar a



La insignia circular del escuadrón presenta el signo «pi», utilizado ya durante la I Guerra Mundial, y una cruz de Malta blanca sobre campo rojo bordeado también de blanco (foto Robbie Shaw).

22.º Squadron (sigue)

los Whirlwind, por lo que los dos primeros que recibió el 22.º Squadron tenían distintivos diferentes, uno pintado con el color gris propio del Mando Costero y el otro con los colores plateado y blanco del Mando de Transporte. Muy pronto todos los aparatos fueron pintados con el característico color amarillo tan conocido por los cientos de personas salvadas por esos helicópteros. El escuadrón envió destacamentos desde Thorney Island a Martham Heath, Felixstowe y Valley, y comenzó a elaborar sus técnicas para el salvamento de tripulantes naufragados. De hecho, la mayoría de las víctimas que rescató fueron marineros, tripulantes de yates de recreo, bañistas y montañeros. Muy pronto los miembros del escuadrón fueron tratados como héroes. Dieciocho meses después de su formación el escuadrón fue condecorado con su primera medalla George. En más de una ocasión una tripulación se vio obligada a sobrecargar su Whirlwind para poder evacuar a la tripulación completa de un barco naufragado, e incluso se llevaron a cabo numerosos vuelos de socorro en condiciones climatológicas por debajo de los límites.



El 22.º Squadron fue la primera unidad receptora del Whirlwind HAR.Mk 2 de salvamento, en Thorney Island a principios de 1955.

Los destacamentos fueron trasladados continuamente para poder hacer frente a las necesidades más urgentes y para cooperar con otros escuadrones de salvamento (de la RAF y la RN) que se formaron en el transcurso de los años. En 1962 las posibilidades del escuadrón se vieron incrementadas con la llegada del primer Whirlwind HAR.Mk 10 con motor de turbina, que proporcionó a los pilotos un mayor margen de seguridad en sus tareas de salvamento.

Aunque sirvieron mayoritariamente en Gran Bretaña, hubo dos Whirlwind del escuadrón que efectuaron tareas de salvamento en la isla de Pascua durante las pruebas nucleares efectuadas allí. El 22.º Squadron fue el primero y el último en operar con el Whirlwind, cuando la patrulla de Chivenor hubo de renunciar a sus dos últimos Whirlwind el 30 de noviembre de 1981 tras 26 años de meritorio servicio. El escuadrón ya había iniciado por entonces el proceso de conversión

al modelo sucesor, el Westland Wessex HAR.Mk 2, destinado a cometidos similares desde 1976. El Wessex ha demostrado tener mejores prestaciones y mayor capacidad. Cabe destacar especialmente el hecho de que se trata de un aparato bimotor y que es capaz de mantener la altura de vuelo con un solo motor, un factor que proporciona mayor seguridad en condiciones peligrosas. El escuadrón ha continuado en sus tareas de salvamento con el Wessex desde entonces.

23.º Squadron



El 23.º Squadron se formó a partir de un núcleo del 14.º Squadron en Gosport el 1 de setiembre de 1915 y voló con varios aparatos no operativos durante el primer y segundo mes, en que efectuó la conversión. El escuadrón estuvo destinado desde el principio a ser una unidad de caza equipada con RAF B.E.2c y Martinsyde, pero también envió un destacamento a Sutton's Farm, donde inició las tareas de interceptación nocturna contra el ataque de los Zeppelines (un anticipo del que iba a ser su cometido en la II Guerra Mundial).

En marzo de 1916, cuando el escuadrón fue destinado a Francia, estaba ya equipado con el RAF F.E.2b. En un principio fue utilizado en tareas de reconocimiento, pero la unidad encontró que en la mayoría de estas salidas sus aparatos eran interceptados por los cazas alemanes, por lo que hubo de escoltar a sus propias patrullas, iniciando además salidas ofensivas cuando se le encomendó específicamente entablar combate con los cazas enemigos y derribarlos. Además de enfrentarse a los cazas alemanes, el escuadrón atacaba sus aeródromos con bombas y fuego de ametralladora, aunque cuando llegó 1916 el F.E.2b estaba ya en franca desventaja frente a los nuevos aviones alemanes.

A finales de año, el escuadrón comenzó a efectuar patrullas nocturnas pero en febrero de 1917 fue reequipado con el caza francés SPAD S.7, que le proporcionó una mayor ventaja frente a los aviones alemanes. Su acción durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 fue especialmente meritoria.

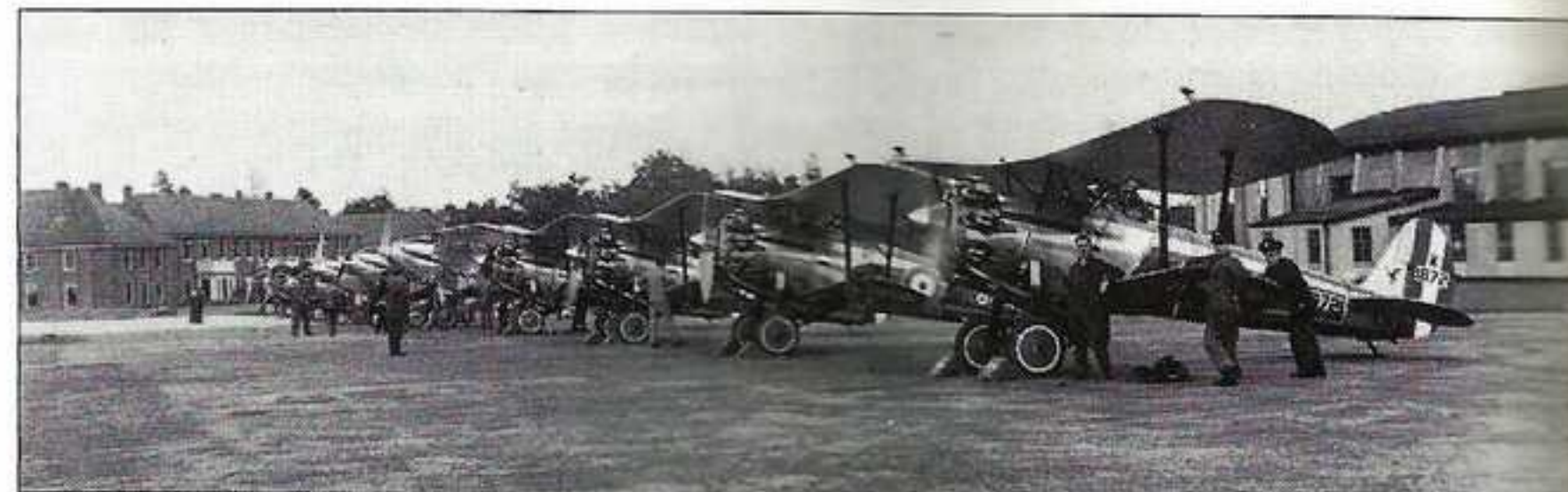
Poco tiempo después, el escuadrón se reequipó con el Sopwith Dolphin, un aparato especialmente apto para las tareas de ataque a baja cota. De este modo, el 23.º se dedicó exclusivamente a este cometido hasta el final de la guerra, aunque también participó en patrullas ofensivas aumentando así su palmarés de aviones enemigos derribados. Una vez concluida la guerra, permaneció en el continente hasta marzo de 1919, en que regresó a Gran Bretaña reducido al cuadro de mando y fue disuelto en Waddington el 31 de diciembre de 1919.

Cuando Trenchard empezó a aumentar paulatinamente sus efectivos de escuadrones de cazas llegó el momento de la reforma del 23.º. Su reequipamiento tuvo lugar en Henlow el 1 de julio de 1925, y como medida transitoria le fueron entregados los Sopwith Snipe, pero el escuadrón también efectuó el proceso de conversión al nuevo Gloster Gamecock. Este aparato apareció en abril de 1926, pero problemas de vibraciones aerolásticas en las alas y la cola limitaron su uso hasta que todo ello pudo ser resuelto. Se convirtió entonces en uno de los cazas más maniobrables, y con él el escuadrón participó activamente en las exhibiciones de Hendon. El 23.º se trasladó a Kenley en 1927 para formar parte de las fuerzas de defensa metropolitana, utilizando sus Gamecock con buenos resultados hasta que fueron sustituidos por el Bristol Bulldog en 1931.

El escuadrón pasó entonces a efectuar pruebas con dos patrullas de Bulldog y una de biplazas Hawker Hart Fighter. La unidad desarrolló una serie de tácticas para ambos tipos de cazas, los Hart Fighter fueron redesignados Demon y en abril de 1933 el escuadrón quedó totalmente equipado con este aparato, convir-



Los Gloster Gamecock del 23.º Squadron, mandado en aquel entonces por Raymond Collishaw, el famoso as de caza de la I Guerra Mundial. Esta fotografía, tomada en 1926, muestra la insignia roja y azul del escuadrón sobre las alas y el fuselaje de sus aparatos. En abril de 1926 el 23.º Squadron recibía los Gamecock.



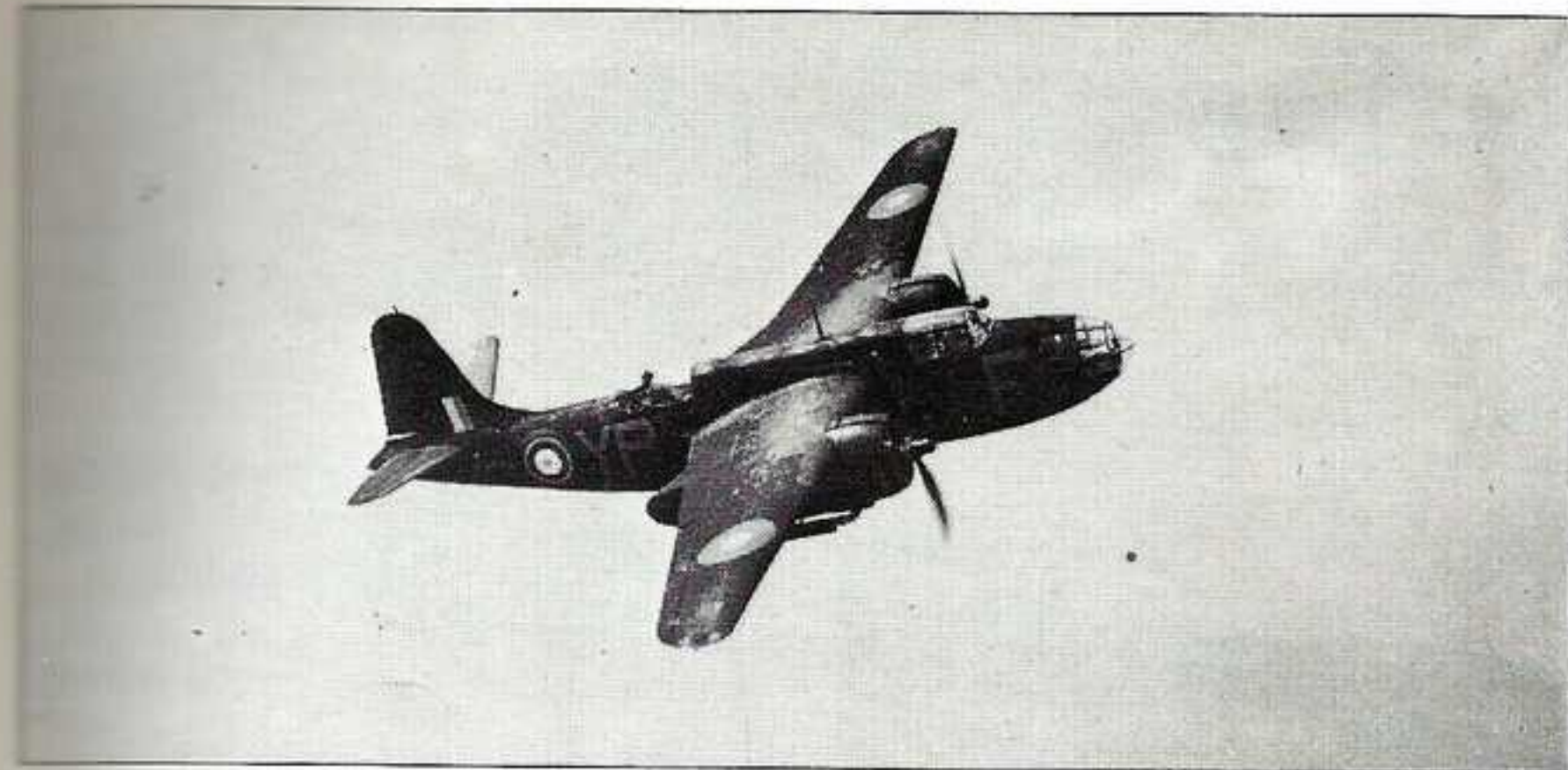
Una alineación del 23.º Squadron en Kenley, incluidos tres cazas biplazas Hart que más tarde fueron redesignados Demon. El escuadrón empleó una patrulla de estos biplazas junto con sus monoplazas Bulldog como evaluación operativa del concepto de caza biplaza (foto Bruce Robertson).

tiéndose en el primer escuadrón de cazas biplazas desde los días del Bristol Fighter. Fue destinado, junto con sus aviones, a Malta en 1935 a causa de la crisis de Abisinia y posteriormente sus aparatos fueron distribuidos entre otros escuadrones. El 23.º regresó a casa y lentamente inició su total reequipamiento.

Sin embargo, a finales de 1938 el escuadrón comenzó a recibir un avión más moderno, el Bristol Blenheim dotado con un contenedor de cuatro ametralladoras bajo el fuselaje para patrullas lejanas y caza nocturno. Cuando llegó la guerra en 1939 el escuadrón comenzó a efectuar patrullas sobre los convoyes de cabotaje, pero poco a poco se fue especializando cada vez más en salidas nocturnas, la mayoría de ellas con el fin de calibrar

las nuevas estaciones de radar instaladas en todo el país. Cuando los bombarderos alemanes comenzaron a atacar Gran Bretaña en el verano de 1940, el 23.º fue transferido a misiones de defensa nocturna y obtuvo su primer éxito en la noche del 18 de julio de 1940, derribando tres bombarderos contra un único Blenheim. De ninguna manera se podía considerar al Blenheim un aparato adecuado para la caza nocturna, pero el escuadrón siguió adelante con este aparato durante la totalidad del Blitz nocturno de 1940-41. En marzo de 1941 los Blenheim fueron sustituidos por Douglas Boston, equipados como cazas nocturnos y denominados Havoc.

El escuadrón entró de nuevo en acción mediante la ejecución de incursiones nocturnas sobre los aeródromos



Un Douglas Havoc Mk I del 23.º Squadron. Esta unidad recibió varios Havoc mientras estaba basado en Ford; estos aparatos conservaban el morro transparente del Boston. Esta subvariante fue denominada Moonfighter durante algún tiempo y sirvió en salidas de intrusión nocturna sobre Francia (foto Imperial War Museum).

mos enemigos en Francia, derribando a los bombarderos alemanes cuando despegaban o aterrizaban. El Havoc permitió al escuadrón, gracias a su gran autonomía, efectuar estas incursiones a gran escala, y durante todo un año el 23.º cumplió con un servicio valiosísimo en este tipo de misiones, estableció una plusmarca de éxitos e incorporó bombas a sus ataques de ametrallamiento gracias a la recepción del Boston Mk III. En el verano de 1942 esta tarea se vio reforzada con la llegada del de Havilland Mosquito NF.Mk II, un modelo ideal para las misiones de incursión y que permitió al 23.º realizar incursiones cada vez más lejanas.

A finales de año, el escuadrón se trasladó a Malta para ejercitar sus habilidades contra los aeródromos italianos y sicilianos. Cuando se produjo la invasión de Sicilia y posteriormente la de Italia, el escuadrón continuó efectuando operaciones de incursión, alternándose con salidas contra el tráfico rodado al ser asignado al apoyo directo de las operaciones. Desempeñó este cometido hasta 1944, efectuando tanto vuelos nocturnos como diurnos. A medida que fue transcurriendo el año, la actividad fue disminuyendo hasta obligar al escuadrón a regresar a Gran Bretaña en mayo para desempeñar el mismo cometido pero de una forma diferente.

El 23.º Squadron pasó a formar parte del Mando de Bombardeos asignado al 100.º Group, que era el Group de Apoyo. Su nueva tarea consistió en acciones nocturnas sobre Alemania acompañando a los grupos de bombarderos, utilizando su radar para localizar y derribar a los cazas nocturnos del enemigo, una tarea nueva e intrigante, así como peligrosa. También tuvo la oportunidad de efectuar salidas de interdicción durante casi un año. Por entonces finalizó la guerra en Europa y el 100.º Group fue disuelto. Sin embargo, el 23.º Squadron no siguió la misma suerte, sino que regresó al Mando de Caza y recibió una nueva versión del Mosquito, pasando a formar parte de la fuerza de caza nocturna de posguerra. Pero apenas se hubo producido esto, el escuadrón fue disuelto el 25 de setiembre de 1945. Tras permanecer un año fuera de servicio, fue reformado en Wittering precisamente para el mismo cometido y con el mismo modelo de Mosquito. Continuó siendo el princi-

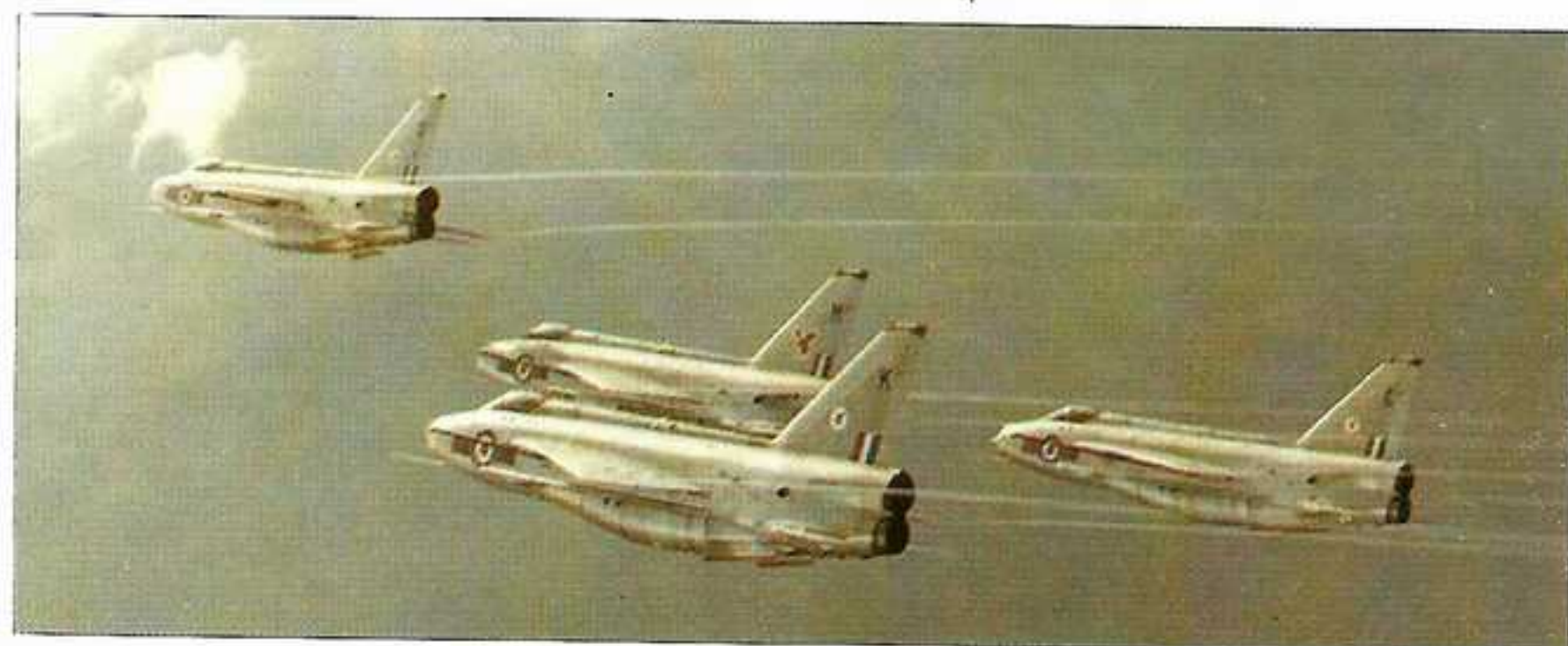
pal escuadrón de la fuerza de caza nocturna del 12.º Group hasta finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta, siendo Coltishall su base permanente. En 1951 recibió el reactor de Havilland Vampire NF.Mk 10, convirtiéndose en uno de los pocos escuadrones de caza nocturna equipados con el de Havilland Venom. Finalmente recibió el Gloster Javelin, el no va más de «fuerza bruta» en cazas nocturnos, sirviendo con el escuadrón en varias versiones desde marzo de 1957 hasta setiembre de 1964.

Cuando la RAF comenzó a desarrollar el sistema de transferencia de carburante en vuelo como práctica operativa normalizada, el principal objetivo fue considerar la posibilidad de utilizar este sistema para reforzar las bases de ultramar con cazas, y el 23.º fue el pionero en emplear el repostado en vuelo con el Javelin a nivel de escuadrón, enviando numerosos destacamentos acompañados por los Vickers Valiant a ultramar; en enero de 1963 fue el primer escuadrón de caza basado en Gran Bretaña que se desplegaba en Singapur con este sistema.

Cuando finalizó su período con los Javelin el 23.º abandonó Coltishall y pasó a formar parte de la fuerza de caza de Leuchars, en Escocia, desde donde voló con los English Electric Lightning, eliminando también al ya habitual segundo tripulante. Frecuentemente hubo de despegar de Leuchars hacia el norte para interceptar a los bombarderos soviéticos que probaban las defensas británicas del círculo polar ártico. Estuvo equipado con el Lightning durante once años, desempeñando siempre las tareas de defensa de Gran Bretaña y siendo disuelto el 21 de octubre de 1975 en Leuchars. En ese mismo mes, el escuadrón fue reformado en Coningsby para la misma tarea pero con McDon-



Dos Gloster Javelin FAW.Mk 9 del 23.º Squadron. La unidad recibió los Javelin en 1957 para sustituir a los Venom NF.Mk 3 y utilizó los FAW.Mk 4, FAW.Mk 7 y FAW.Mk 9 hasta 1964. El Javelin FAW.Mk 7 fue el primero equipado con el misil de Havilland Firestreak como armamento básico.



Un cuarteto de English Electric Lightning F.Mk 6 del 23.º Squadron, estacionado en aquel entonces en RAF Leuchars, Escocia. Tres de estos aparatos llevan el antiguo emblema del águila, como el que emplearon ya los FAW.Mk 7. El 23.º Squadron abandonó sus Lightning en 1975 para ser reequipado con el Phantom FGR.Mk 2.



Arriba, a la izquierda: el emblema del águila estarcido en un Phantom. Arriba, a la derecha: la cimera de las islas Malvinas y los colores del 23.º Squadron que llevan los Phantom estacionados en Puerto Argentino (fotos Robbie Shaw).

nell Douglas Phantom FGR.Mk 2, reapareciendo así de nuevo los tripulantes del asiento trasero. Desde entonces, el escuadrón operó con los Phantom en la defensa de Gran Bretaña, trasladándose a Wattisham en 1976. Estos servicios continuaron

hasta el 30 de marzo de 1983. En esa fecha, la unidad fue disuelta en Wattisham y el 29.º Squadron fue redesignado 23.º Squadron y destinado a Puerto Argentino, en las islas Malvinas, donde ha ido aumentando sus efectivos lentamente.



Un Phantom FGR.Mk 2 del 23.º Squadron, armados con contenedores de cohetes y misiles Sidewinder, despegando de Puerto Argentino. Este aparato lleva el emblema con la cimera de las islas Malvinas en el morro y el águila del 23.º Squadron en la deriva. El destacamento de Phantom en las islas Malvinas estuvo formado en un principio por el 29.º Squadron.



El 24.º Squadron fue el primer escuadrón de cazas monoplazas del RFC. Se creó en Hounslow el 1 de setiembre de 1915, tomando su mando uno de los primeros pilotos merecedores de la Cruz Victoria, el mayor L. G. Hawker. Como siempre, inició su existencia con aparatos de entrenamiento, pero pronto recibió una dotación completa de aviones de hélice propulsora Vicker Gunbus. Posteriormente el número de sus aparatos se vio aumentado por los Airco D.H.2, con los que se trasladó a Francia en febrero de 1916.

Su base operativa fue Bertangles y el escuadrón llegó en el momento oportuno, ya que el Fokker E alemán estaba causando estragos en las filas de los peregrinos B.E. británicos. El 24.º pasó a ser operativo en abril, registrando su primera victoria el día 2 de ese mes. El as alemán Oswald Boelcke fue derribado y murió en un combate contra el 24.º Squadron, mientras que en noviembre Hawker se enfrentó con von Richthofen, siendo derribado por éste.

En la primavera de 1917, el D.H.2 se vio superado por los nuevos modelos de cazas alemanes, por lo que fue sustituido por el Airco D.H.5 entre abril y mayo. A pesar de decepcionar en cierta medida como avión de caza, el D.H.5 era muy adecuado para el ataque al suelo, cometido en el que el 24.º Squadron lo utilizó durante los ocho meses que voló con este aparato. Justo después de su reequipamiento estalló la batalla de Messines y el escuadrón se trasladó desde Flez desempeñando un buen cometido a baja cota sobre el campo de batalla. Cuando dio comienzo la batalla de Cambrai, en noviembre, el escuadrón llevó a cabo numerosas salidas de ataque al suelo, con gran éxito. Sin embargo, el D.H.5 quedó desfasado a finales de año, siendo sustituido por el RAF S.E.5a, con el que el escuadrón volvió a «despegar». Inicialmente, este aparato también fue utilizado a baja cota, durante la ofensiva alemana de marzo de 1918 en la que a numerosos escuadrones del RFC se les encomendó la misión de repeler el avance del ejército enemigo, pero una vez ello se hubo conseguido el 24.º Squadron volvió a remontar el vuelo y soportó la ofensiva aérea durante el resto de la guerra, entablando batalla con las escuadrillas alemanas con gran éxito.

Todo esto concluyó repentinamente el 11 de noviembre de 1918 y el escuadrón, después de haber pasado en el continente tres años, regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto ese mismo mes.

Casi un año después, el 1 de febrero de 1920, el escuadrón fue reconstitui-

do en Kenley con una misión única. Su cometido era el de proporcionar un medio de comunicación aérea a los miembros del gobierno, jefes de estado mayor y mandos de los tres ejércitos. Para desempeñar este cometido fue equipada inicialmente con una dotación completa de Bristol Fighter, pero pronto fue sustituida por aviones D.H.4A, Vickers Vimy y los inevitables Avro 504K.

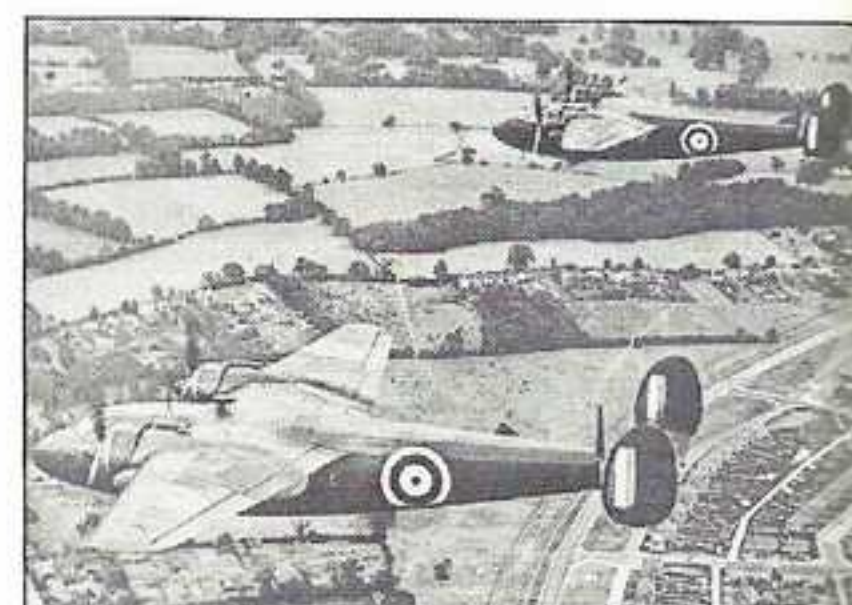
El escuadrón se especializó en este tipo de tareas, y vio como sus servicios eran cada vez más solicitados por los departamentos gubernamentales, que comenzaban a entender las ventajas del transporte aéreo. Cuando se produjo la huelga general (mayo de 1926) los aparatos del 24.º Squadron registraron una gran demanda: fueron asignados a siete rutas a lo largo y ancho del país para transportar despachos gubernamentales que de otro modo hubieran quedado retenidos por la falta de servicio postal. El escuadrón fue utilizado también por gente de mayor rango, como por ejemplo los miembros de la realeza: no sólo fue empleado en los viajes oficiales del príncipe de Gales y del duque de York (más tarde, los reyes Eduardo VIII y Jorge VI, respectivamente) sino que se llegó a crear tal compenetración con la unidad que finalmente se llegó a modificar un Bristol para el uso especial del príncipe de Gales. El escuadrón no concentró sus actividades sólo al traslado de ministros, miembros de la realeza y altos funcionarios en el país, sino también al continente cuando era necesario.

Durante los años veinte el escuadrón empleó aparatos de la pasada guerra, pero cuando llegaron nuevos aviones al final del decenio, la dotación del escuadrón pasó a ser muy variada y S.A.R. el príncipe de Gales actualizó también su propio aparato, sustituyéndolo primero por un Westland Wapiti y posteriormente por un Fairey IIIF. El de Havilland Moth y el Hawker Tomtit pasaron a usarse como entrenadores, y a medida que transcurrieron los años treinta cada vez se incorporaron más aviones civiles al escuadrón, que incluso empleó un grupo de Hawker Hart tanto para entrenamiento como para comunicaciones. Había llegado el momento de ahorrar a los pasajeros la ignominia e incomodidad de las cabinas abiertas, y en 1935 se recibió el de Havilland D.H.89A Dragon Rapide para el transporte de personalidades, siendo sustituido dos años después por el D.H.86B.

Con el estallido de la II Guerra Mundial, el ajetreo del escuadrón fue todavía mayor, así como mayor fue también el número de sus aparatos, requiriendo una serie de aviones civiles para su servicio. Comenzó inmediatamente a efectuar vuelos a París con los Dragon Rapide y servicios en dirección contraria transportando despachos gubernamentales a Harrogate y a los diversos departamentos evacuados como precaución contra los bombardeos alemanes. También estableció destacamentos en Le Mans, Reims y Amiens, y cubrió un servicio postal, principalmente con los Perci-



Una formación de Bristol F.2b Fighter del 24.º Squadron practica para la exhibición aérea de Kenley. El 24.º Squadron se reformó en Kenley el 1 de febrero de 1920 para servir como unidad de enlace.



Dos de Havilland D.H.95 Flamingo del 24.º Squadron vuelan sobre RAF Hendon. El 24.º utilizó los D.H.95 desde 1940 hasta 1944. La unidad empleó una gran variedad de aparatos para el transporte de personalidades.



El 24.º Squadron empezó a recibir los Handley Page Hastings en diciembre de 1950 y quedó totalmente equipado con ellos sobre el mes de noviembre de 1951. El 24.º Squadron operó con sus Hastings desde Oakington, Lyneham, Dishforth y Abingdon, antes de pasar a formar parte del ala de transporte de Colerne en enero de 1957 (foto Bruce Robertson).

val Proctor, en beneficio de las fuerzas británicas en Francia. La actividad en ese país aumentó dramáticamente cuando estalló la guerra abierta en mayo de 1940, y al cabo de un mes el escuadrón tuvo que prestar su ayuda en las tareas de evacuar Francia lo más rápidamente posible. Se produjeron numerosos actos de heroísmo, pero la mayoría de ellos sin duda no han podido pasar a la historia.

El 24.º retiró sus destacamentos de Francia dejando tras de sí un gran número de aparatos derribados y comenzó a crear una nueva red de servicios dentro de Gran Bretaña. En esa época, el escuadrón operó con unos pocos aparatos procedentes de las flotas de British Airways e Imperial Airways, algunos de los cuales sólo permanecieron algún tiempo con el 24.º pero otros terminaron en él sus días. El escuadrón también efectuó por entonces misiones de ambulancia, utilizando aparatos donados por las Girl Guides y el WVS.

Además de crear una red de vuelos en Gran Bretaña, también se efectuaron salidas a ultramar, normalmente a la base de Gibraltar. En abril de 1942

ello se convirtió en un servicio regular del escuadrón y utilizó para ese fin el Lockheed Hudson, que permitió que algunos de esos viajes se prolongasen ocasionalmente hasta Malta. Evidentemente, este tipo de rutas estaban expuestas a la interceptación enemiga, tanto en las costas francesas como a lo largo del Mediterráneo. Este cometido de ultramar se convirtió en una de las tareas más importantes del escuadrón. En 1943 la flota se vio completada para este propósito con el Douglas Dakota, mientras que las rutas de Irlanda del Norte eran cubiertas con los Vicker Wellington adaptados. El escuadrón pasó a convertirse en una unidad muy activa integrada por cuatro grandes patrullas que tenían a su cargo las comunicaciones internas, los viajes de las personalidades estatales (el avión privado de Winston Churchill formó parte del 24.º Squadron) y servicios regulares a ultramar, que durante 1943 llegaron hasta la India. Finalmente el escuadrón fue dividido en pequeñas unidades: en primer lugar, en octubre de 1942, los aparatos de enlace interior fueron transferidos al 510.º Squadron, y en junio de 1943 la

24.º Squadron (sigue)

flota de Dakota pasó a formar parte del 512.º Squadron.

A continuación, el 24.º concentró su actividad en tareas de transporte lejano con los Avro York y un número creciente de Dakota. El escuadrón desempeñó este cometido a pesar de la guerra durante la totalidad de 1944. A finales de ese año, otros escuadrones tomaron el relevo en las rutas lejanas, y el 24.º pasó con sus Dakota a servir en los desplazamientos de altas personalidades. Durante 1945-46 transportó a gran número de políticos y jefes de estado, puesto que las compañías aéreas nacionales no eran capaces de resucitar tan rápidamente después de la guerra. Ésta fue pues una época muy activa e importante para el escuadrón, que a la vez experi-

mentaba con distintas formas de navegación con mal tiempo. De hecho, durante el período de la inmediata posguerra el 24.º estableció un destacamento en Blackbushe con el fin de llevar a cabo vuelos a Prestwick, independientemente de la meteorología. Este servicio fue de gran utilidad al Mando de Transporte y ayudó a establecer los fundamentos de los magníficos resultados conseguidos en este sentido por el Mando de Transporte desde la guerra.

En febrero de 1946 sucedió lo impensable, ya que el 24.º Squadron abandonó Hendon. El aeródromo era demasiado pequeño para su nuevo cometido de transporte, tanto lejano como cercano, de altas personalidades. Para esta misión, su flota de avio-

nes Dakota se vio complementada con York y Avro Lancastrian. Asimismo se convirtió en el escuadrón de la Commonwealth, una manera de reforzar las relaciones militares en el seno de esa comunidad incorporando a la unidad pilotos procedentes de diversas fuerzas aéreas. Además de su cometido habitual, el escuadrón también participó en el puente aéreo de Berlín en 1948-49, como la mayoría de las unidades del Mando de Transporte, y fue reequipado con el Handley Page Hastings.

Con este aparato el escuadrón se fue apartando poco a poco de los servicios a altas personalidades, incorporándose como un escuadrón más a las duras tareas propias del Mando de Transporte. Voló con los Hastings du-

rante 18 años, durante los cuales cubrió las rutas de ultramar del Transport Command. Finalmente, el Hastings fue sustituido por el Lockheed Hercules, con el que el 24.º continuó prosperando. El escuadrón ha participado en misiones de apoyo táctico, así como la cobertura de las diferentes rutas y en operaciones especiales en muchas partes del mundo, de las que la más reciente fue la guerra de las Malvinas. Durante ésta se convirtió en uno de los usuarios del Hercules en su versión de avión cisterna con base en la isla de Ascensión, repostando a los demás aparatos a su ida y regreso de Puerto Argentino. Actualmente, sigue desempeñando este tipo de cometidos en apoyo de las fuerzas destacadas en las islas Malvinas.

25.º Squadron



El 25.º Squadron es quizás el único escuadrón que se creó a causa de las condiciones meteorológicas. En el aeródromo del RFC de Montrose (Escocia), se estableció en 1915 el 6.º Squadron de la Reserva. De hecho, las unidades de reserva eran organizaciones de instrucción o lo que ahora se denominaría escuelas de entrenamiento en vuelo. Se descubrió que las condiciones meteorológicas en aquella parte de Escocia eran tan poco propicias para volar que apenas se conseguía ningún avance en la preparación de los nuevos pilotos; así pues el cuadro permanente de la unidad fue destinado a crear el 25.º Squadron del RFC el 25 de setiembre de 1915. Al principio, este escuadrón fue equipado con media docena de aparatos de entrenamiento elemental con los que se mudó al sur de Norfolk el mes de diciembre, donde dos meses después se reequipó con los RAF F.E.2b y algunos cazas.

Debido a que todos los miembros habían sido anteriormente instructores de vuelo, el escuadrón necesitó un período de conversión muy corto. Fue destinado a Francia el 20 de febrero de 1916 como unidad de caza y de reconocimiento estratégico lejano. En un principio se dedicó a cubrir las rutas adoptadas por los aviones alemanes en sus incursiones sobre Gran Bretaña, con la misión de interceptarlos. Pero esto no llegó nunca a funcionar, por lo que el escuadrón fue pronto destinado al frente Occidental, donde en preparación de la batalla del Somme llevó a cabo acciones de bombardeo estratégico detrás de las líneas enemigas. Durante una patrulla, el 18 de junio de 1916, el teniente McCubbin y el cabo Waller derribaron al gran piloto alemán Max Immelman.

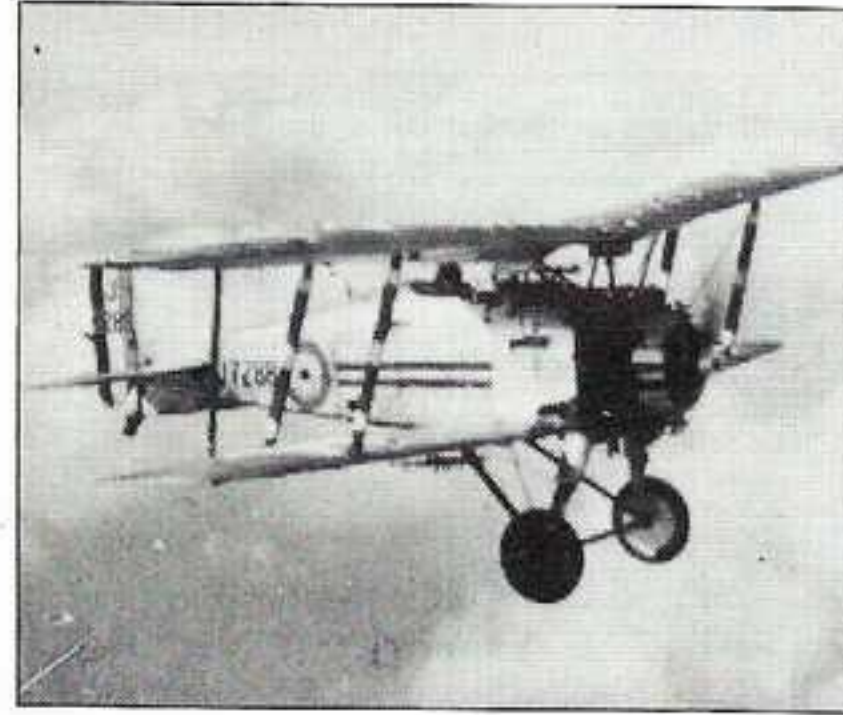
En 1917 se produjo un cambio en

los cometidos, ya que los F.E. fueron destinados a servir como bombarderos y el 25.º pasó a actuar en operaciones nocturnas durante los seis primeros meses del año. Las competencias del escuadrón aumentaron notablemente en junio cuando se produjo su reequipamiento con Airco D.H.4, encargándose de cometidos de bombardeo y reconocimiento tanto diurnos como nocturnos tras las líneas alemanas. Este papel se vio brevemente interrumpido en la primavera de 1918, durante la ofensiva alemana, en la que el 25.º se unió a otros escuadrones del RFC en bombardeos tácticos a baja cota. Una vez agotada la ofensiva, el escuadrón volvió a sus operaciones de largo alcance, en ocasiones llegando hasta 160 km en el interior del territorio enemigo. Los 5 490 m de cota máxima de los D.H.4 proporcionaron al escuadrón una considerable inmunidad frente a los cazas alemanes, y cuando el enemigo consiguió también llegar a esa altura las prestaciones del D.H.4 eran tan superiores que cualquier combate que se librara se decantaba en favor del 25.º.

Tras el armisticio el escuadrón fue encuadrado en el Ejército de Ocupación, permaneciendo en servicio hasta setiembre de 1919 sólo para regresar a Gran Bretaña y ser disuelto de Scopwick el 20 de enero de 1920.

El 20 de abril de 1920 el 25.º Squadron se reconstituyó en Hawkinge con los cazas monoplazas Scopwith Snipe. De hecho, era el único escuadrón de caza en Gran Bretaña por aquella época, por lo que fue el responsable, con sus nueve Snipe, de la defensa de la totalidad del país. En setiembre de 1922 fue destinado a ultramar para tomar parte en el control de la crisis de Chanak, en Turquía, reforzando la guarnición de San Stefano.

El 25.º permaneció en ultramar durante más de un año, durante el cual llevó a cabo patrullas pero sin entrar en acción, y cuando la crisis hubo acabado la unidad regresó a Hawkinge en otoño de 1923. Un año después recibió los Gloster Grebe, con los que registró varios accidentes debido a la fragilidad de sus alas. En 1929 el Armstrong Whitworth Siskin sustituyó al Grebe, pero sólo durante tres años, hasta que el 25.º Squadron recibió al Hawker Fury. El escuadrón comenzó a destacar con sus acrobacias de tres aparatos unidos entre sí por una cuerda y en formación en uve: despegaban, realizaban varias maniobras acrobáticas y aterrizaban sin haber roto la cuerda. Huelga decir que esto tuvo un gran éxito en las exhibiciones y se repitió más de una vez en Hen-



El 25.º Squadron recibió sus primeros Gloster Grebe en Hawkinge en octubre de 1924. Algunos de ellos se perdieron debido a vibraciones aerolásticas alares. El aparato de la fotografía no lleva aún los nuevos montantes en uve.

dón. Los Fury obtuvieron grandes éxitos durante los años treinta y culminaron tales demostraciones con un «ataque» cerrado sobre el aeródromo en la exhibición final de Hendon en 1937.

A continuación el escuadrón entró en un período de indecisión. Sólo hacía un año que volaba con el Fury Mk II cuando fue sustituido por el Hawker Demon, que a su vez fue remplazado ocho meses después por el Gloster Gladiator. Este modelo estuvo a su servicio durante otros ocho meses, al cabo de los cuales recibió el Bristol Blenheim Mk IF. Ello supuso un gran cambio para los pilotos, ya que se sustituyó sus biplanos monomotores por monoplanos bimotores. Los Blenheim estaban destinados a misiones de caza nocturna y lejana. Además de los Benheim Mk IF, el escuadrón también dispuso de una patrulla de Blenheim Mk IV dotados de equipo de interceptación aerotransportado. El 25.º Squadron cooperó activamente en el desarrollo del radar AI y cuando llegó la guerra, en setiembre de 1939, estableció un sistema de patrullas sobre el mar del Norte para detectar cualquier incursión sobre Gran Bretaña. Las primeras operaciones del escuadrón, independientemente de esas patrullas, tuvieron lugar a finales de noviembre de 1939, en que efectuó ataques a larga distancia contra buques y la base de hidroaviones de Borkum. En 1940 el 25.º participó activamente en pruebas de radar con sus Blenheim, pruebas que contribuyeron a la preparación con vistas a futuras batallas. Cuando estalló guerra en Francia, el escuadrón sirvió como escolta de los buques que eva-



Una perfecta formación en escalón de los Hawker Fury del 25.º Squadron, todos ellos con las franjas negras adoptadas durante los años veinte. El Fury permitió al escuadrón demostrar su habilidad acrobática y destacó en tres ediciones sucesivas del Hendon Pageant (foto Bruce Robertson).

cuaron tropas de Dunquerque y efectuó patrullas sobre dicha cabeza de playa. Todo ello tuvo lugar de día, pero a partir de entonces el escuadrón se concentró cada vez más en la defensa nocturna, de modo que cuando las incursiones nocturnas comenzaron a sustituir a los ataques diurnos en la batalla de Inglaterra, el 25.º desempeñó uno de los papeles más activos.

Continúa en la pág. 3692



El L1426 «RX-M» era un Blenheim Mk IF del 25.º Squadron. Esta unidad recibió sus Blenheim en diciembre de 1938 y los utilizó durante más de cinco años. Los Blenheim fueron complementados por otros modelos, comprendidos unos pocos Westland Whirlwind.

La guerra fría

La OTAN supersónica

La transformación de la OTAN en una alianza militar supersónica se aceleró mediante la entrada en servicio de los Lightning, Mirage III y Starfighter de construcción europea. Complementados por los aviones de la serie «Century» ya en activo con la USAF, los nuevos cazas reforzaron notablemente la postura militar occidental.

Cuando las fuerzas aéreas de la OTAN comenzaban a entrar en la era supersónica, la amenaza contra la paz volvió a centrarse en Berlín. Esa contenciosa isla de democracia occidental (representada por los sectores de la ciudad en poder de británicos, franceses y estadounidenses) inmersa en un mar comunista había sido ya responsable de la creación de la OTAN en 1948, en respuesta al bloqueo soviético impuesto allí sobre los intereses occidentales, y ahora llevaba de nuevo a las superpotencias y a sus aliados al borde de un choque armado.

La atmósfera internacional existente no cabía con el clima de discusión y compromiso que a veces había logrado evitar la confrontación. En abril de 1961, tres meses después de que llegase a la presidencia de EE UU, el todavía novato John F. Kennedy cayó en el error histórico de prestar un apoyo solapado al fracasado intento de invasión de Cuba por parte de exiliados anticastristas. Lo que iba a entrar en la historia con el nombre del «fiasco

de la bahía de Cochinos» llegó a amenazar prematuramente la reputación de Kennedy, y éste redobló su determinación de no fallar en su próxima maniobra de oposición al comunismo.

Consciente de la vulnerabilidad de su oponente frente a una nueva humillación, Nikita Khrushchev presentó un plan de desmilitarización de Alemania, en el que se incluían los sectores occidentales de Berlín. Ello debía haber tenido cierto paralelismo con el acuerdo que en 1955 dio a Austria su plena libertad nacional, pero Washington contempló la propuesta como una amenaza más que como una oferta que pudiese reducir la tensión.

Mucho habían cambiado las cosas desde el rechazo original soviético a que su sector de Alemania se integrase con las tres zonas occidentales. Tomando esa decisión de Stalin como una postura definitiva, la OTAN había convertido a Alemania Occidental en la piedra de toque de su esquema militar y ahora se veía incapaz de dismantelar sus defensas, más

aún teniendo en cuenta la menor importancia estratégica que la URSS daba a la República Democrática Alemana. Kennedy salió al paso de la situación afirmando que el intento soviético era para hacerse con el control de Berlín Occidental y amenazó con una réplica nuclear, a lo que Khrushchev respondió iniciando la construcción del Muro de Berlín el 13 de agosto de 1961.

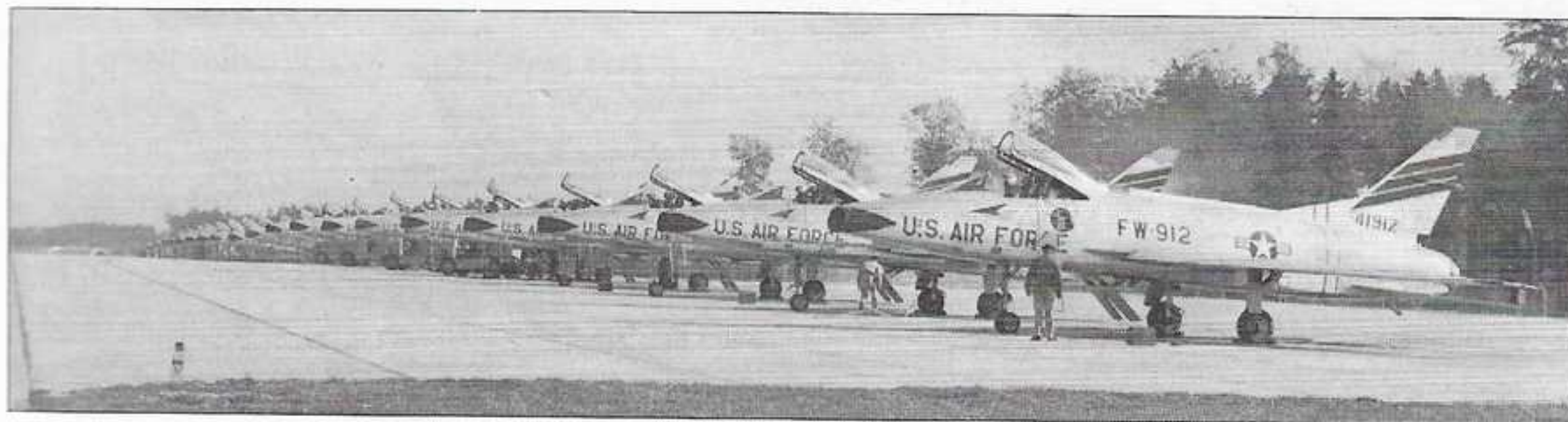
Estados Unidos (y, sin duda, también los países del otro lado del Telón de Acero) llamó a sus reservas al tiempo que los cazas de la Guardia Aérea Nacional y de los elementos de la USAF basados regularmente en EE UU

En representación de las fuerzas de caza de la RAF desplegadas en Alemania a finales de los años cincuenta, en esta foto aparecen (de derecha a izquierda) un Supermarine Swift FR.Mk 5 del 79.º Squadron, un Hawker Hunter F.Mk 6 del 26.º Squadron, un Hunter F.Mk 4 del 14.º Squadron y otro Swift del 79.º Squadron. Todos ellos tenían su base en Gütersloh (foto US Air Force).

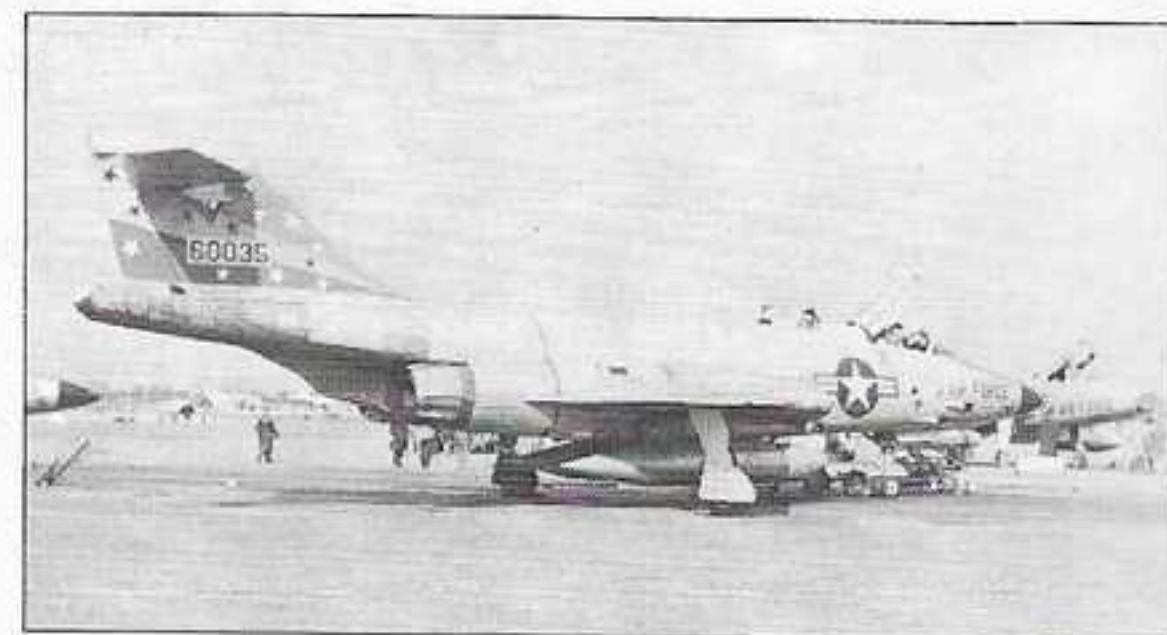




La Luftwaffe dispone de dos alas equipadas con el McDonnell Douglas RF-4E Phantom, para las que se encargaron 88 aviones. El de la ilustración fue el primero entregado a la AG 51 (en enero de 1971), basada en Bremgarten. La otra ala es la AG 52 de Leck.



El cazabombardero supersónico North American F-100 Super Sabre comenzó a reforzar el potencial de la OTAN en marzo de 1956, cuando los primeros ejemplares llegaron a Bitburg. Otra base alemana, la de Ramstein, alojaba a los F-100C del 461.º SCT que aparecen en la fotografía, y que más tarde fueron remplazados por F-100D (foto US Air Force).



La contribución estadounidense a la OTAN durante sus primeros años en la era supersónica comprendía el McDonnell F-101 Voodoo. Los ejemplares de reconocimiento estuvieron basados en Francia (y más tarde en RAF Upper Heyford), en tanto que este F-101C pertenecía a la 81.ª ACT, desplegada en las bases británicas de Bentwater y Woodbridge.

ocupaban sus posiciones europeas previstas para situaciones de guerra. Pero la crisis se apaciguó lentamente y (salvo en el caso de Berlín, drásticamente dividido en dos) se había olvidado un año después cuando Kennedy y Khrushchev volvieron a enfrentarse por el caso de los misiles cubanos.

Podía argumentarse que los vastos arsenales emplazados en las dos Alemanias podían simplemente resituarse en otra parte y aceptar los términos soviéticos de desmilitarización de la zona, pero en cualquier caso las cosas no discurrieron por ese camino y los sucesos de 1961 dejaron una marca indeleble en la actual situación estratégica europea.

El rearme alemán

Aparte de algunas reservas iniciales francesas, Occidente había optado por permitir que sus sectores en Alemania pudiesen autogobernarse y tomar un partido activo en su defensa. Ello iba a suponer la rehabilitación total del antiguo enemigo y (lo que era más importante) obligarle a que destinara parte de su formidable potencial financiero a la compra de armas y al mantenimiento de un ejército. El gobierno de la República Federal de Alemania (RFA) se avino y, a pesar de la indiferencia de los naturales del lugar, comenzó a crear unidades militares. Renacida en setiembre de 1956, la Luftwaffe fue objeto de un inmenso

programa de equipamiento, de manera que al cabo de cuatro años comprendía ya 62 000 hombres (1 300 pilotos y 1 000 más en formación), 375 Republic F-84F Thunderstreak distribuidos en cinco alas, 108 RF-84F Thunderflash en dos alas y 225 North American F-86 Sabre en tres alas, además de unidades de apoyo, entrenamiento y transporte.

La urgencia del caso dictó que el potencial numérico se obtuviese a expensas de la tecnología, de modo que una de las prioridades fue la consecución de material más moderno. Lockheed ofreció una versión polivalente de su Starfighter y, con nueva aviónica y capacidad de Mach 2, el F-104G Super Starfighter fue adoptado para cometidos de cazabombardero, reconocimiento e interdicción nuclear además de su misión primaria.

La enormidad del requerimiento alemán, que acabó por totalizar 916 aviones, hizo que la construcción en el propio país resultase muy atractiva por razones financieras, y ello dio paso a que el F-104G fuese adquirido por otros miembros de la OTAN (Bélgica, Canadá, Dinamarca, Grecia, Italia, Noruega, los Países Bajos y Turquía). Tras haber hecho materialmente posible la creación de la OTAN con aviones construidos en su propio país, Estados Unidos se veía ahora ante la posibilidad de suministrar material supersónico que pusiese a la Alianza en el primer plano de la tecnología militar. Ello beneficiaba a la estandarización del equipo (una meta antigua que se ha alcanzado en contadas ocasiones) y por supuesto a la industria norteamericana, pero los europeos comenzaron a comprobar con creciente irritación que EE UU no hacía el más mínimo esfuerzo por estandarizar el material europeo, con sólo unas pocas y notorias excepciones.

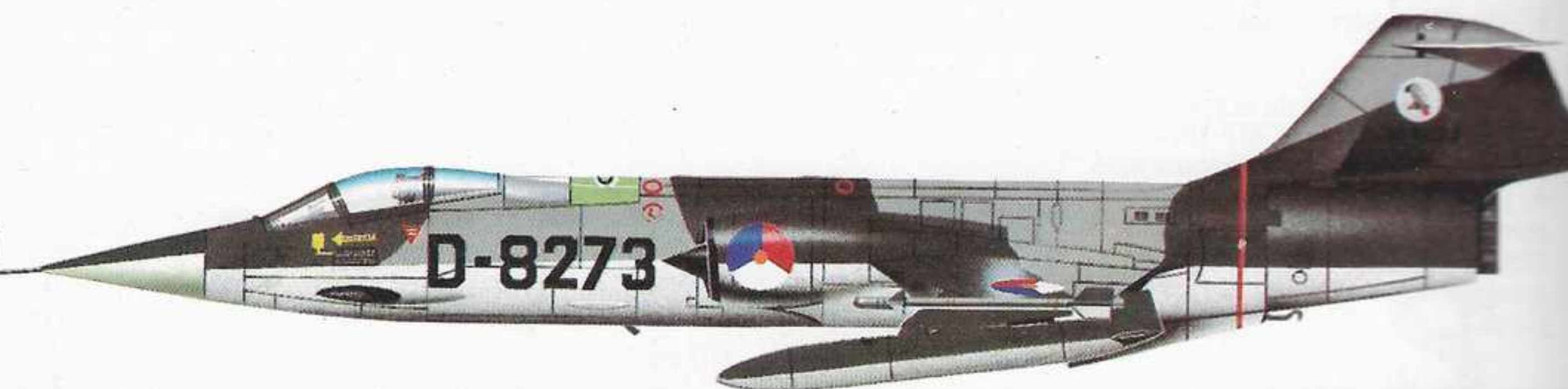
Ello no oscureció la inmensa contribución financiera norteamericana a la OTAN y el destino de grandes efectivos de ese país a la defensa europea. Los North American F-100 Super Sabre, McDonnell F-101 Voodoo y Douglas B-66 Destroyer basados en Europa durante dos decenios han dejado paso a los General Dynamics F-16, McDonnell Douglas F-4 Phantom y General Dynamics F-111, al tiempo que las unidades con base en EE UU son desplegadas regularmente en Europa. Las maniobras de despliegue más impresionantes son las de la serie «Reforger» (*reinforcement of forces in Germany*), que comprenden un masivo puente aéreo de unidades sobre el Atlántico, si bien debe tenerse en cuenta que, pese a la lucida actuación de los Lockheed C-141 StarLifter y C-5 Galaxy, en caso de guerra el esfuerzo máximo de traslado de fuerzas se realizará por mar.

También Canadá, con sus vínculos particulares con Francia y Gran Bretaña, está representada en Europa. La mayoría de los 200 CF-104 Starfighter adquiridos por las que entonces eran Reales Fuerzas Aéreas de Canadá remplazaron a los Canadair/North American

Uno de los primeros ejemplares de los 96 F-104F y F-104G Starfighter pedidos en 1959, este avión lleva el esquema en metal desnudo anterior a la adopción del camuflaje táctico a mediados de 1960, así como el sistema de código previo a 1968.



La producción del F-104G Starfighter en Europa a principios de los años sesenta fue un ejemplo de colaboración en el seno de la OTAN. Una de las compañías del programa fue la neerlandesa Fokker, que entre otros 350 construyó este avión del 322.º Escuadrón de Leeuwarden.



F-86 Sabre y Canadair CF-100 Canuck basados en Europa a partir de 1962, y en la actualidad los CF-104 están siendo sustituidos por el McDonnell Douglas CF-18 Hornet. Sin embargo, y como reflejo del incremento de los costes y de la mayor efectividad de los aviones, el 1.º Group Aéreo canadiense cuenta ahora con tres escuadrones en vez de con ocho, y un cambio en la política gubernamental le ha privado de su capacidad nuclear.

Los cazas canadienses estuvieron en tiempos desplegados en Francia y la RFA, pero hoy día sólo la segunda alberga fuerzas militares de otros países. Francia fue uno de los principales componentes de la OTAN al inicio de la era supersónica y contribuía con sus cazas a la 4.ª Fuerza Aérea Táctica Aliada al tiempo que colaboraba en el acuerdo cuatripartito de tráfico aéreo firmado para la cobertura de los accesos a Berlín.

La innegable ventaja francesa en el vuelo a alta velocidad se materializó en el Mirage III, que entró en servicio en 1962 como cazabombardero e interceptor con capacidad para Mach 2. Espina dorsal de los mandos tácticos y de defensa aérea franceses, el Mirage III supo también abrirse un amplísimo mercado de exportación (principalmente en países no pertenecientes a la Alianza) y en 1964 comenzó a ser complementado por una versión mayor y bimotora de bombardeo, a la que se designó Mirage IVA. Francia había emprendido también sus propias investigaciones en el campo nuclear y ello resultó en el establecimiento de armas aéreas tácticas y estratégicas equipadas, respectivamente, con los Mirage III y IVA.

Hacia 1966, Francia disponía de su propia disuasión nuclear (conocida a nivel popular como *Force de Frappe*) que le devolvió su condición de potencia mundial que antaño había detentado. En la persona del presidente Charles de Gaulle, Francia dispuso asimismo de un líder con sentido de la oportunidad histórica (algo similar al caso británico con el Winston Churchill de la II Guerra Mundial), y la combinación de todos esos factores dio como resultado lo inevitable: el 10 de marzo de 1966 De Gaulle anunció la retirada france-

sa de la OTAN. Durante el verano siguiente se vivió un intenso esfuerzo de redéspliegue de las fuerzas militares occidentales en Europa (sin ir más lejos, el cuartel general de la OTAN hubo de transferirse de París a Mons, en Bélgica) a medida que Francia se separaba físicamente de la Alianza Atlántica. En la actualidad, ese país conserva una presencia residual en el Consejo del Atlántico Norte, pero en cambio no participa en el Comité de Planes de Defensa.

La determinación francesa encendió no pocas polémicas en el seno de la Alianza, pues fue considerada egoísta y un ejemplo de oportunismo político, y todo ello aderezado por el hecho de que se había comprometido (al igual que los demás estados fundadores) a no abandonar la OTAN en un plazo de 20 años contados desde 1949. Los demás países de la organización llenaron el vacío francés lo mejor que pudieron, aunque la retirada de Francia supuso para los restantes miembros un notorio incremento en sus respectivos gastos de defensa. Los sectores críticos argumentaban que «Si Francia puede retirar la totalidad de sus fuerzas, ¿por qué no podemos nosotros retirar parte de nuestras tropas o de nuestros aviones cuando no nos sonríen los hados financieros?».

Mientras tanto, en la otra orilla del canal de la Mancha, Gran Bretaña comenzó a dar muestras de incrementar su aportación de fuerzas a la OTAN, pero en realidad se trataba de una mera redistribución de las ya existentes. Con responsabilidades especiales más allá del ámbito geográfico europeo, Gran Bretaña retuvo ciertos elementos bajo control nacional, pero finalmente (al menos en lo que concierne a la aviación) asignó la totalidad del Mando de Interdicción a la OTAN en calidad de Fuerzas Aéreas Británicas en abril de 1975. Como resultado de ello, el resto de los aviones de combate británicos fueron asignados a la RAF Germany bajo tutela de la OTAN, y el comandante de la RAFG hubo de desdoblarse para actuar también como cabeza visible de la 2.ª FATA, con participación de Bélgica, EE UU, los Países Bajos y la RFA.

En su calidad de almacén de retaguardia

para la reunión de fuerzas y punto de concentración de reservas en caso de una guerra en Europa, Gran Bretaña interesa a la OTAN por tratarse (aunque la frase esté un poco gastada) de un «portaviones inmundible». Durante la era supersónica, los Lightning han contribuido a sus defensas, caracterizadas actualmente por la aparición del Panavia Tornado F.Mk 2, junto con los F-4 Phantom durante los años setenta. La compra de los Phantom fue consecuencia directa de las salvajes cancelaciones de diseños autóctonos producidas un decenio anterior, que dieron como resultado el abandono del programa del avión de interdicción BAC TSR.2, el del caza VTOL Hawker Siddeley P.1154 y el del transporte HS.681.

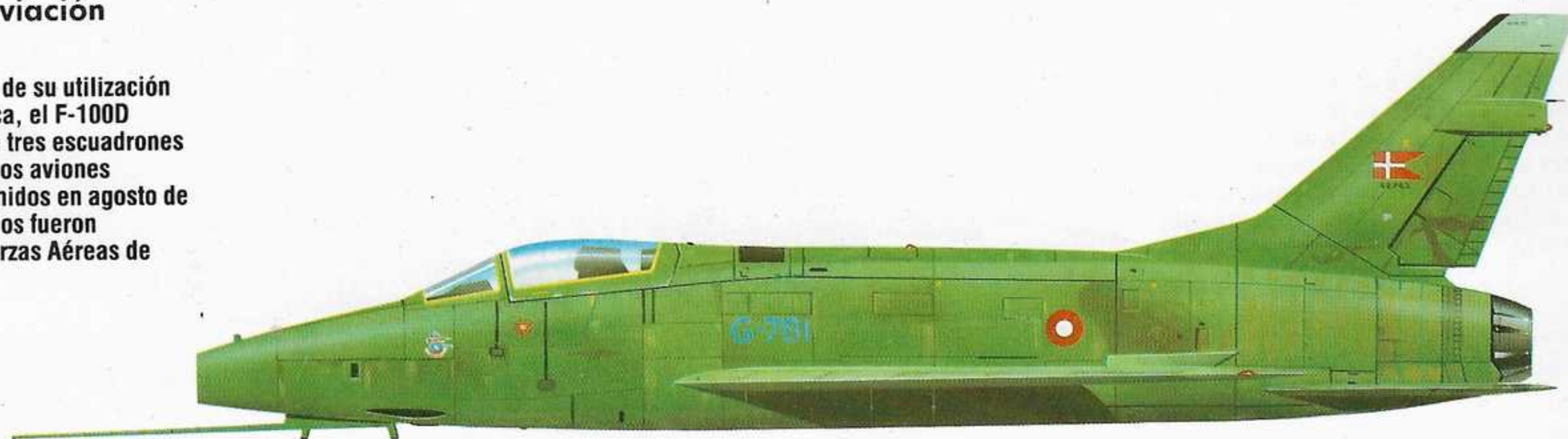
Los estados menores de la OTAN siguen asignando el grueso de sus fuerzas armadas a la defensa mutua, que en el área central está representada por la colaboración de Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos. El primero y el último país tuvieron un programa conjunto de entrenamiento de pilotos hasta que a finales de los años sesenta eligieron diferentes sustitutos para sus F/RF-84: los Dassault Mirage 5 y Canadair/Northrop NF-5A, respectivamente. Más tarde, ambos países optaron por la fabricación bajo licencia del F-16 como sustitución del Starfighter, y parece ser que por lo menos durante un decenio el Fighting Falcon supondrá la totalidad del potencial de primera línea de sus fuerzas aéreas.

También Dinamarca y Noruega eligieron el F-16, pero en vez de estar integradas en el frente central tienen como misión la defensa del expuesto frente septentrional. Sus fuerzas armadas no son muy numerosas (y pueden serlo todavía menos de prosperar las posturas

Los McDonnell Douglas F-4M Phantom FGR.Mk 2 fueron utilizados por un escuadrón de reconocimiento táctico y tres de ataque e interdicción de la RAF Germany desde 1970 hasta su remplazo por los SEPECAT Jaguar en 1975-76 y su reasignación a misiones de defensa aérea. Los aviones de la fotografía, pertenecientes al 31.º Squadron de Brüggen, fueron fotografiados poco antes de su retirada de Alemania (foto MoD).



En el momento álgido de su utilización por parte de Dinamarca, el F-100D Super Sabre equipaba tres escuadrones de ese país. Los últimos aviones volvieron a Estados Unidos en agosto de 1982, y algunos de ellos fueron reasignados a las Fuerzas Aéreas de Turquía.



de los elementos antinucleares y antimilitaristas del parlamento noruego), por lo cual su cometido principal es convertirse en un área de despliegue de la Europe Mobile Force (EMF) de la Alianza.

Aprobada por el Consejo de la OTAN en septiembre de 1961, la EMF se creó como una fuerza multinacional de contenido variable que pudiese ser enviada rápidamente a cualquier área amenazada. Apodada en ocasiones el «cuerpo de bomberos de la OTAN», la EMF toma parte en ejercicios regulares de entrenamiento en los que participan todas las fuerzas armadas de sus miembros.

El frente sur

La Europa meridional tiene una menor importancia estratégica, a la que contribuye la dificultad de mantener una política de defensa coherente en la región. Grecia dispone de una fuerza aérea poco numerosa pero por lo general bien equipada, si bien el gobierno socialista de la nación se niega a aceptar que el peligro pueda venir del norte: «bien al contrario», en palabras del primer ministro Georges Papandreu. Las nutridas fuerzas armadas de Turquía se han ido alimentando del material dado de baja por otros miembros de la OTAN, hasta el punto que su puesta al día

Estos cuatro General Dynamics F-16 Fighting Falcon (de hecho, biplazas F-16B) aparcados para formar la estrella que simboliza a la OTAN pertenecen a los cuatro primeros usuarios europeos del modelo. Comenzando por el situado en el margen inferior izquierdo, corresponden a las fuerzas aéreas de Dinamarca, Países Bajos, Bélgica y Noruega (foto General Dynamics).



resulta actualmente más allá de las posibilidades financieras del país.

Para complicar los problemas de la mejora de material están las malas relaciones de Grecia con Estados Unidos (que han pasado de «morder la mano que le alimenta» a un abierto canibalismo) y su violenta antipatía hacia Turquía, cuyas raíces hay que buscarlas antes de que este último país exacerbase la situación al invadir Chipre en 1974. Hace dos decenios, ambos países tenían regímenes políticos que no eran del agrado de EE UU (el de Turquía sigue siendo a todas luces inaceptable) y ello resultó en intermitencias a la hora de suministrar material moderno.

Por el contrario, el giro político ocurrido en España tras la muerte del general Franco llevó a ese país a los brazos de la OTAN en 1982. Sin embargo, problemas con la integración de las unidades de la Alianza (por ejemplo, la asignación de unidades españolas a estructuras controladas por los portugueses) y la inminencia de un referéndum sobre la permanencia de España en la Alianza permiten poner en tela de juicio el futuro del país ibérico en la OTAN. Las fuerzas portuguesas disponen de efectivos de ataque pero no de defensa aérea, de modo que sólo queda Italia como único miembro creíble de la Alianza en su flanco meridional.

Italia es, como se sabe, uno de los tres miembros que han optado por el Tornado, si bien independientemente de los intereses de la OTAN. Durante los años sesenta acabaron en fiasco dos proyectos multinacionales para el desarrollo de una caza VTOL normalizado y un transporte táctico de las mismas características. Algunos países perseveraron en el

concepto, aunque sólo el BAe Harrier británico progresó hasta el nivel operativo. Con una versatilidad capaz de cambiar la situación táctica y estratégica, los aviones VTOL (actualmente deberían llamarse STOVL por *short take-off vertical landing*) han sido olvidados por todas las fuerzas aéreas de la OTAN excepto la RAF (y, en su momento, la Armada española, que aún no pertenecía a la Alianza).

A pesar de las dificultades, se han producido algunos éxitos en lo tocante a estandarización y acuerdo sobre políticas comunes. A partir de 1982 comenzó a constituirse un núcleo de 18 plataformas AWACS Boeing E-3A Sentry a fin de proporcionar una necesaria capacidad de vigilancia a baja cota: sus tripulaciones pertenecen a los distintos miembros de la OTAN. Esos aviones son adquiridos en el marco de un programa internacional, en el que EE UU y la RFA son los principales signatarios y también los encargados de proporcionar la infraestructura común. Ese programa es la continuación de otro que comenzó en 1960 por un sistema de defensa aérea de la OTAN que actualmente está siendo mejorado. A pesar de la fuerte reacción popular, a finales de 1983 comenzó el despliegue de 108 misiles superficie-superficie Martin Pershing 2 y de 464 General Dynamics Tomahawk en virtud de un acuerdo tomado cinco años antes para contrarrestar el incremento de los misiles de medio alcance soviéticos.

Estrategia futura

El futuro de la OTAN está inexorablemente ligado al de la guerra fría, aunque existen indicios que apuntan hacia una alianza más flexible. El interés demostrado recientemente por Francia en insuflar nueva vida a la casi olvidada Unión Europea Occidental (UEO) puede resultar en nuevo conglomerado de países preocupados por su defensa mutua. Integrada por Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos y la RFA, la UEO comprende los efectivos militares franceses ausentes de la OTAN pero excluye los de Grecia, contraria al caso, y los de la pacifista Dinamarca. Una ventaja con respecto de la OTAN es que permitiría a la Europa occidental distanciarse, cuando sea necesario, de aspectos de la política estadounidense que se han demostrado generadores de fuertes protestas anti-OTAN en la totalidad de los países europeos. La intención declarada no es la de formar otro bloque de potencias, sino concentrarse en el refuerzo de la contribución europea a la OTAN y demostrar a los sectores escépticos de la administración de Washington que los europeos sí se toman en serio su propia defensa.

Cuando la OTAN celebró su 35.º aniversario en 1984, el lema fue «35 años de paz», pero la historia ha demostrado que han existido varios incidentes que hubiesen podido impedir esa onomástica de no ser por la flexibilidad de unos y otros en el difícil juego del «tira y afloja».

Los hidrocanoas de Dornier

En abril de 1983 Dornier puso en vuelo el Do 24TT, un gran anfibio a turbohélice derivado del Do 24 aparecido en la preguerra. Ninguna otra compañía está mejor acreditada para sondear el mercado para un avión de este tipo que la antigua y famosa Dornier, cuya experiencia en hidrocanoas difícilmente puede ser superada.

El profesor Claude Dornier fue probablemente el número uno mundial del diseño de hidrocanoas en los años de entreguerras, así como uno de los principales exponentes de los modernos aviones metálicos. Su primer diseño, el RS I de 1915, no sólo estaba casi por entero construido de acero y aleaciones de aluminio, sino que también era el mayor aeroplano aparecido hasta la fecha, con una envergadura de 43,50 m. Fue el primero de una serie de RS (*Riesenflugzeug See*, o hidroaviones gigantes) que concluyó con el armisticio de 1918.

Además de la serie RS, la compañía de Dornier, la Zeppelin-Werke Lindau GmbH, había casi completado el prototipo de un hidrocano más pequeño pero también muy capaz, el Gs I. Propulsado por dos motores Maybach Mb.IV refrigerados por agua y dispuestos en tándem en el centro de un ala monoplana rectangular, el Gs I presentaba un casco estilizado y muy eficiente, alas embrionarias de estabilización del tipo característico en Dornier y unidad de cola biplana y bideriva. Su cabina cerrada cuatriplaza, en la proa, tenía un aspecto parecido a la cabeza de una serpiente, pero este avión era un hidrocano sin igual cuando realizó su primer vuelo el 31 de julio de 1919. Más tarde fue trasladado de Lindau a los Países Bajos, pero sucedía que este aparato contravenía las normas impuestas por los vencedores, y la Comisión de Control Aliada se encargó de hundirlo al largo de Kiel el 25 de abril de 1920.

Dornier siguió trabajando en proyectos de menores dimensio-

nes, tales como los Delfin, Libelle y Komet, pero no desaprovechó su experiencia en grandes y poderosos hidroaviones. Otro de sus diseños concebidos durante la guerra era el Gs II, más grande aún que el Gs I (con una superficie alar de 96 m² en vez de 80 m² y con un peso cargado que había crecido de 4 300 a 5 700 kg) y, según parecía, indicado para las embrionarias aerolíneas y fuerzas aéreas de posguerra. Bajo las barbas de la Comisión de Control, Dornier estableció una compañía subsidiaria italiana, la Società di Costruzioni Meccaniche di Pisa, en Marina di Pisa. El diseño del avión se efectuó en Lindau, una vez hubo rebautizado sus talleres como Dornier Metallbau GmbH, y pasó la licencia del Gs II a la subsidiaria italiana, llegando incluso a comprar en París dos motores Hispano-Suiza de 300 hp para equipar al prototipo del Gs II mejorado. Dornier lo redesignó Tipo J y bautizó Wal (ballena). Ese prototipo voló el 6 de noviembre de 1922.

Dornier acertó en sus previsiones de mercado. El Wal se utilizó profusamente en operaciones comerciales y militares durante los quince años siguientes, y demostró poseer satisfactorias prestaciones, buena carga útil, una robusta estructura íntegramente metálica y una gran fiabilidad. Los Wal de aerolínea marcaron nuevos

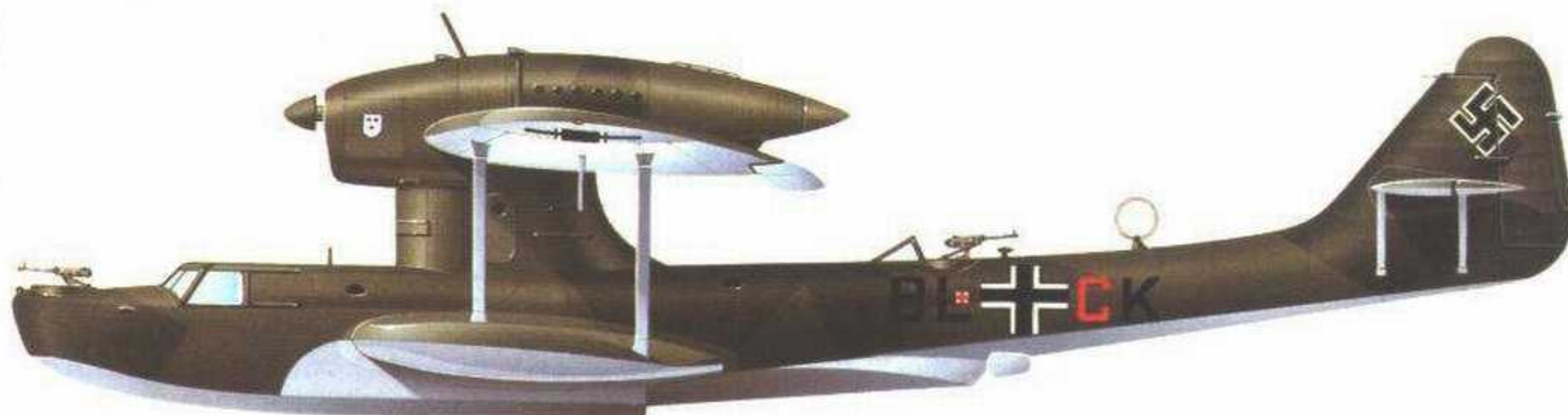
Este Wal fue uno de los últimos ejemplares de la serie civil de 8 000 kg, en este caso con motores BMW VI. Nótese la gigantesca antena D/F junto a la cabina. Este avión, el D-2069 *Monsun*, sirvió con Deutsche Lufthansa (foto Lufthansa Archiv).





Este Wal militar era uno de los ejemplares españoles construidos por Dornier como un Do JIId, con motores BMW VI, y servía durante la Guerra Civil con el Grupo I-G 70 desde Pollensa.

Los Do 18D de la Luftwaffe alcanzaron el cénit de su breve carrera en 1939-40, cuando este modelo equipaba cuatro *staffeln* (escuadrones) de los *Küstenfliegergruppen* (grupos costeros). El de la ilustración servía en las costas de Pomerania con el 2/KüFlGr 906.



hitos en cuanto a acabados interiores que, con sus ojos de buey, parecían camarotes de yates de recreo. Muchas de las versiones militares estuvieron equipadas con cuatro pequeñas alas embrionarias implantadas en la parte superior del casco, de las que podían suspenderse bombas y otras cargas, y existieron numerosos esquemas de armamento defensivo.

Desde luego, analizándolo menos apasionadamente, el Wal también merece algunas críticas. Sus motores en tándem eran ineficientes, propensos a problemas de refrigeración y causantes de severas cargas sobre la hélice trasera. Las alas del Wal, extraordinariamente espesas, eran malas desde el punto de vista aerodinámico y su elevada resistencia inducida reducía inevitablemente la velocidad y el alcance. Sus grandes compensadores (tipo «columpio») montados en los alerones resultaban pasados de moda ya en 1930, y las cabinas abiertas de la mayoría de los Wal no eran siempre del aprecio de los pilotos. Pero, en términos generales, fue uno de los mejores aviones navales de su momento. De hecho se construyeron por lo menos 300 Wal, y posiblemente más de 320, incluidos unos 157 o 177 en Italia (156 a cargo de SCMP y su sucesora CMASA de 1929, una subsidiaria de Fiat), por lo menos unos 56 por la Dornier de Friedrichshafen a partir de 1932, 40 por CASA en España, unos 40 por Avirolanda en los Países Bajos y tres por Kawasaki en Japón. Es posible que no haya existido ningún otro avión que haya salido de factoría en tantas versiones diferentes. Existieron cuatro variaciones mayores y nueve menores en cuanto a envergadura, seis diseños diferentes de la sección de proa y la

cabina, ocho diferentes configuraciones caudales, por lo menos 17 tipos básicos de motores distintos, así como una pléyade de pesos brutos, que fueron desde los 4 000 kg hasta más de 10 000 kg.

Aunque algunos de los primeros usuarios continuaron especificando el motor Hispano original, muchos de los Wal de antes de 1925 estuvieron propulsados por el Rolls-Royce Eagle IX de 360 hp; por ejemplo, este anticuado lineal de 12 cilindros equipó a un Wal que estableció 20 récords mundiales de velocidad-altura-alcance con cargas útiles de 2 000 kg los días 4, 9, 10 y 11 de febrero de 1925. Otros Wal, con tres tipos diferentes de motores, cruzaron el Atlántico Norte y el Sur (por ejemplo, el M-MWAL del español Ramón Franco), volaron de Europa hasta las proximidades del Polo Norte y a varios puntos del Extremo Oriente, y también circunnavegaron el planeta. Los Wal de aerolínea llevaron en ocasiones cabinas cerradas (especialmente a partir de 1931) y pasaron de seis a nueve plazas, con espacio para carga general. En 1931 Dornier inició la producción del 8 ton Wal, que había volado el año anterior con motores BMW VI de 690 hp y con un ala de 96 m² de superficie. Se convirtió en el modelo normalizado de serie, de nuevo con muchas variantes, y en 1933 condujo al 8,5 ton Wal así como al correspondiente Militär-Wal 33, que fue producido para la Luftwaffe con la designación Do 15. Ese mismo año apareció la versión más grande, la 10 ton Wal que, con una superficie alar de 112 m², fue utilizada por Deutsche Lufthansa desde los buques *Westfalen* y *Schwabenland* y llevó a término 328 travesías del Atlántico Sur en servicios postales regulares.

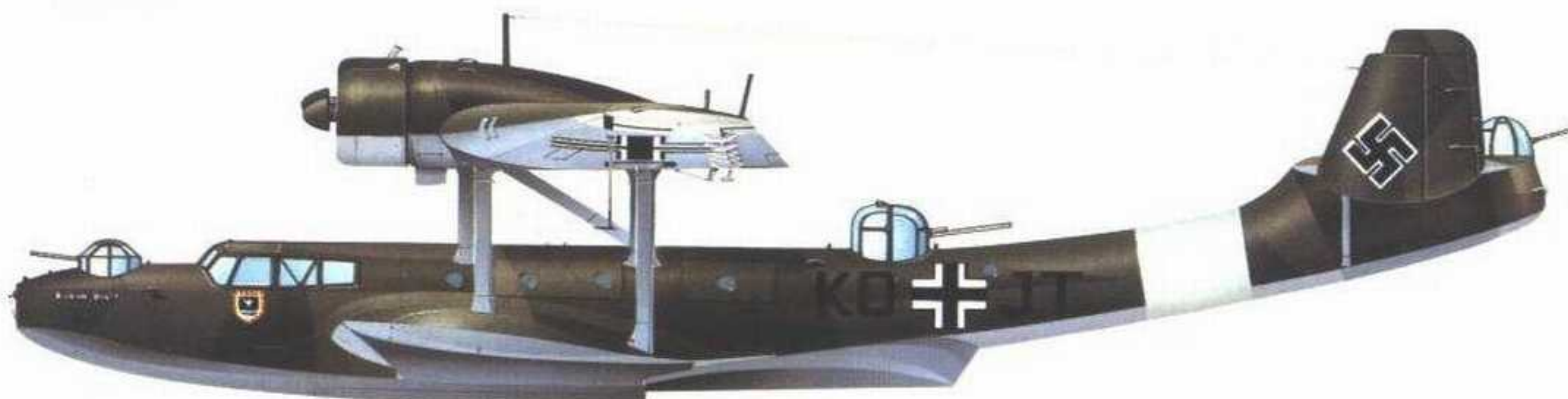
Lo bastante diferente como para merecer un nombre también diferente (Superwal), la versión agrandada Tipo R voló el 30 de setiembre de 1926. Fue construida por otra factoría Dornier, la de Mantzell, situada en la orilla suiza del Bodensee (lago Constanza). El prototipo de este hidrocano mucho mayor montaba dos motores Rolls-Royce Condor de 650 hp unitarios, y otro ejemplar llevó

En esta fotografía aparece el monstruoso Do X tras ser remotorizado con 12 motores Curtiss Conqueror refrigerados por agua y fue tomada durante la gira de este avión por América, mientras servía con Lufthansa. Más tarde fue transferido a la organización DVL, antes de convertirse en la pieza más espectacular del museo del aire de Berlín, donde resultó destruido durante un bombardeo (foto Dornier).





Este Do 24T-2 fue uno de los últimos salidos de la cadena de montaje holandesa (en 1943) y sirvió con el 7 Seenotstaffel SBK XI en el mar Egeo, principalmente en tareas de salvamento.



El D-AEAV fue uno de los pocos hidrocanos Do 24T-1 construidos por Fokker y equipados como transportes sanitarios desarmados para ser utilizados por el Reichsluftdienst.

dos Packard A-2500 de 800 hp, pero la mayoría de los restantes Superwall llevó dos Packard A-2500 de 800 hp, pero la mayoría de los restantes Superwal utilizaron cuatro plantas en tándem, de las que las más comunes fueron los Bristol Jupiter contruidos por Siemens, los Pratt & Whitney Hornet y, en el caso de los producidos en España, los Hispano-Suiza de 500 hp.

El monstruoso Modelo X

Del mismo modo que el RS I había sido el mayor aeroplano de su época, el Modelo X, cuyos trabajos comenzaron en la factoría suiza en 1926, fue otra expresión de los diseños voluminosos preferidos de Dornier. Este monstruoso hidrocano era en último término un Wal a gran escala, con 12 motores emplazados en tándem, cifra ésta que todavía no ha sido superada por ningún otro avión. El Do X voló por primera vez, pilotado por Richard Wagner, el 12 (se dice también que el 25) de julio de 1929, propulsado por motores Siemens Jupiter. Previsto como transporte de pasaje de largo alcance con capacidad de 66 a 72 plazas, despegó el 31 de octubre de 1929 con diez tripulantes, 150 pasajeros y nueve polizones, cantidad que tardaría 20 años en superarse. El 4 de agosto de 1930, el Do X apareció tras ser reconstruido con motores Curtiss Conqueror refrigerados por agua, con montantes en lugar de alas auxiliares entre las góndolas; estos motores norteamericanos daban potencia adicional (640 hp en vez de 525 hp) y ahorraron problemas de mantenimiento cuando este avión visitó Estados Unidos en 1930-31. La Fuerza Aérea italiana utilizó dos de estos monstruos con motores Fiat A 22R de 580 hp.

El 26 de setiembre de 1939, un Blackburn Skua pilotado por el teniente de navío B.S. McEwan despegó del HMS *Ark Royal* y derribó un Do 18D, el primer avión abatido por las fuerzas británicas durante la II Guerra Mundial. El Do 18 era el sucesor natural

del Wal, y había sido diseñado en 1934 para satisfacer un requerimiento por un Militär-Wal más capaz y por un aparato transatlántico más moderno para Lufthansa. El prototipo Do 18a voló el 15 de marzo de 1935, propulsado por dos motores diesel Junkers Jumo 5 de 540 hp que, montados también en tándem, daban mayor alcance y autonomía. Similar al 8 ton Wal en tamaño y peso, el Do 18 suponía una clara mejora aerodinámica, con un ala trapezoidal de puntas redondeadas y con alerones y flaps en «doble ala», un soporte central alar que incorporaba los radiadores y un casco de líneas más agraciadas. Se produjeron cortas series de varias versiones para aplicaciones civiles, y en el verano de 1936 se iniciaron las entregas, a cargo de la compañía Weser, de la serie militar Do 18D, la mayoría de los cuales montaban motores diesel Jumo 205C de 600 hp y fueron empleados por unidades costeras en reconocimientos armados. El retraso en el desarrollo del Blohm und Voss Bv 138 supuso la perpetuación de la producción del Do 18, completándose un total de 160 aparatos de los que 75 eran Do 18D. La principal versión de las hostilidades fue la Do 18G, así como la desarmada de entrenamiento Do 18H, ambas movidas por el Jumo 205D de 880 hp. Hacia 1941, la mayoría de los Do 18 de todos los tipos fueron convertidos en aparatos Do 18N de salvamento.

El último avión del que pueda decirse que desciende del Wal es el Do 24, un aparato considerablemente mayor que por fin abandonó los motores en tándem, aunque siguió usando alas embrionarias para la estabilidad en el agua. Tiene sus orígenes en un requerimiento de la MLD, la fuerza aeronaval de los Países Bajos, por un sucesor de su peón de brega, el inevitable Wal. En 1934, la MDL

El D-ABYM *Aeolus* era el Do 18 V3 (tercer prototipo). Propulsado por dos motores Jumo 205C de 600 hp montados en tándem, fue redesignado Do 18E y utilizado a partir de 1936 en las rutas de Lufthansa a través del Atlántico Norte y, más tarde, Sur (foto Lufthansa Archiv).





Este dragaminas Do 24MS fue uno de los pocos aparatos (posiblemente sólo dos) convertidos para esa tarea a partir de aviones de salvamento Do 24T-1 de la Luftwaffe. Un generador auxiliar montado en el casco alimentaba el anillo conductor de duraluminio; el campo magnético así creado hacía explotar las minas de influencia.

puso sus ideas en orden e inició conversaciones con Dornier, decidiéndose que el Do 18 no se adaptaba a sus necesidades. Durante 1935, Dornier siguió adelante con el diseño del trimotor Do 24 exclusivamente para la MDL al tiempo que concedía la licencia de producción a Avirolanda, cuya producción del Wal había ya concluido. Se completaron cuatro prototipos, de los que el Do 24 V3 fue el primero en volar y en ser propulsado, al igual que el V4, con el motor especificado por los holandeses por cuestiones de homogeneización con sus bombarderos Martin 139WH-1, el Wright Cyclone F52. Dornier equipó los dos primeros prototipos con el más pesado y menos potente diesel Jumo 205 por si la Luftwaffe se interesaba, pero ello no sucedió de momento.

Pruebas satisfactorias

Moderno hidrocano de revestimiento resistente, el Do 24 llevaba suspendido su estilizado casco de una sección central alar rectangular mediante dos pares de montantes en uve invertida, con un quinto montante en vez del soporte del Do 18. La cola presentaba dos derivas en los extremos de sus estabilizadores de amplia envergadura, y existía provisión para una torreta artillada a proa, otra dorsal y una tercera totalmente a popa. La MDL especificó también lanzabombas subalares, para hasta 12 ingenios de 100 kg cada uno, y un peso considerable de equipo operacional. Los ensayos en vuelo, que incluyeron operaciones con la mar realmente brava, mostraron que el Do 24 poseía una resistencia extrema y buenas prestaciones. En el otoño de 1937, la MDL firmó por 60 ejemplares, que debían ser construidos en Holanda bajo licencia, pero en la práctica Dornier completó 12 (incluidos los prototipos V3 y V4) con la designación Do 24K-1 y dotados con los F52 de 875 hp, mientras que Avirolanda, De Schelde y otras compañías neerlandesas se encargaron de los 48 restantes, denominados Do 24K-2 y propulsados por el Cyclone G102 de 1 000 hp.



Heredero de la historia del Do 24 en plenos años ochenta, este ex Do 24T-2 ha recibido una nueva ala y una planta motriz triturbohélice, si bien conserva el casco y las superficies de cola originales. Este avión se halla actualmente en evaluaciones de materiales y problemas de corrosión.

Al estallar la guerra habían sido ya entregados todos los Do 24K-1, pero cuando Alemania invadió los Países Bajos el 10 de mayo de 1940 sólo habían salido de las cadenas veinticinco Do 24K-2. Tres aparatos fueron capturados intactos y, al ser evaluados en Travemünde, la Luftwaffe descubrió que eran aviones excelentes, de manera que puso de nuevo a trabajar a las factorías holandesas. Designados Do 24N-1, los aparatos de serie entraron en servicio con la Luftwaffe a partir de agosto de 1941, pero en noviembre sólo se habían entregado once debido a la inexistencia de más motores originales. La producción prosiguió con el Do 24T-1 equipado con los BMW Bramo Fafnir 323 de 1 000 hp, del que se completaron 170 unidades. Tal era la demanda que se organizó una segunda línea de montaje en las antiguas instalaciones de Potez-CAMS en Sartrouville, donde se construyeron 48 aviones.

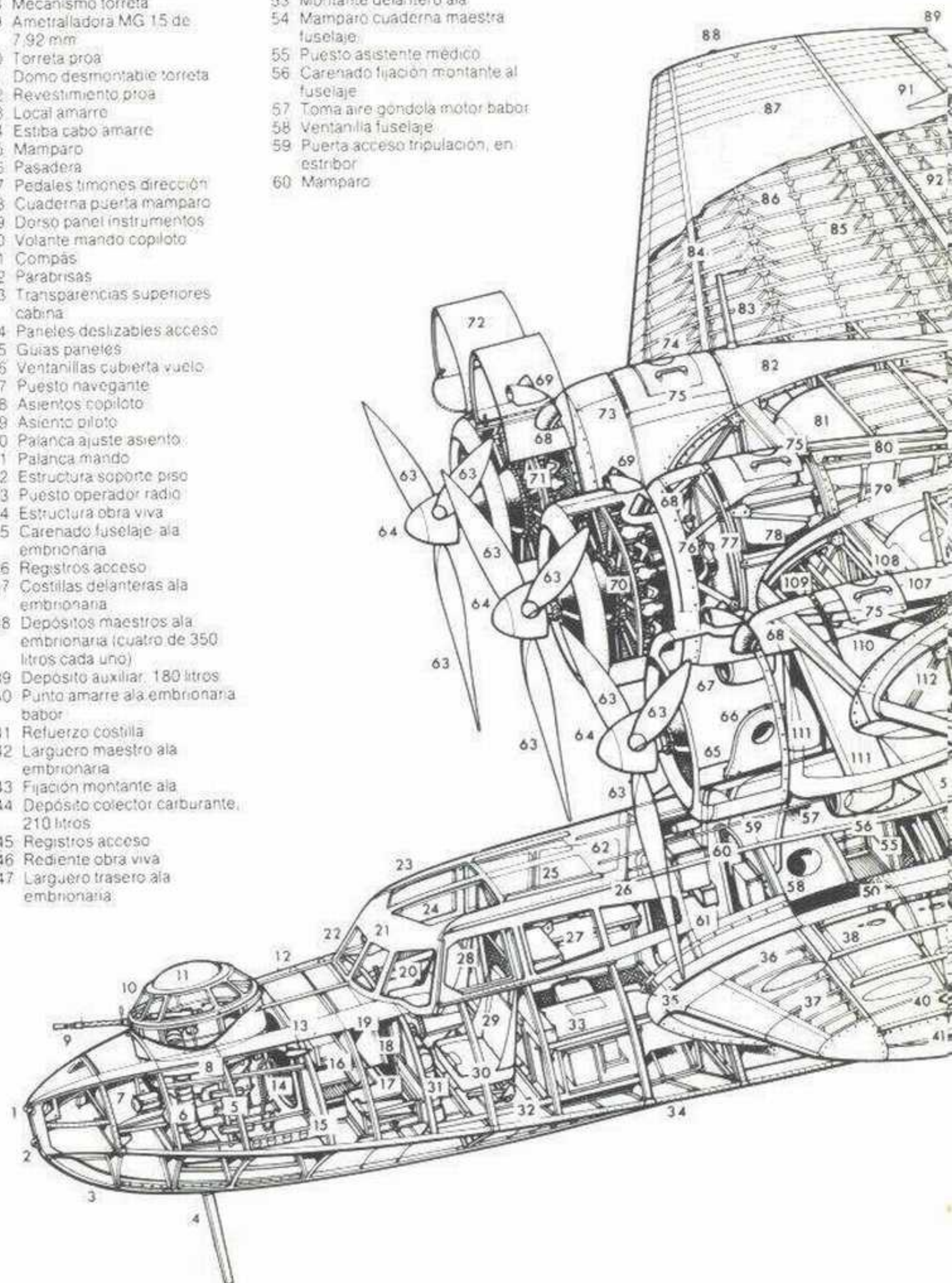
A partir de principios de 1943, la mayoría de aparatos eran del subtipo Do 24T-2, con equipo adicional de radio y, a veces, radar, así como con los cañones Hispano sustituidos por los MG 151. Doce aparatos similares, designados Do 24T-3, se trasladaron a Mallorca en 1944.

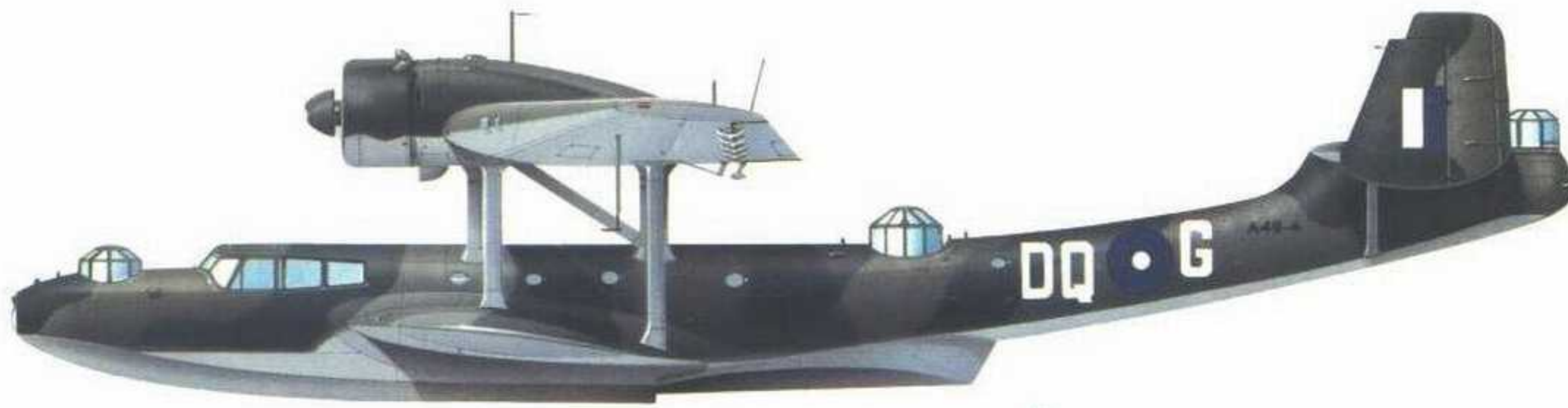
Los Do 24 han tenido una carrera extremadamente activa, aunque la mayoría de los de la MDL destacados a las Indias Orientales habían sido destruidos en marzo de 1942. El desgaste de los ejemplares alemanes fue considerable hacia finales de la guerra, pero los Do 24T-3 españoles sobrevivieron sobradamente a sus congéneres y siguieron operando hasta los años setenta, en que el último ejemplar fue enviado a las instalaciones de Dornier en Friedrichshafen para su conservación, bien merecida.

Corte esquemático del Dornier Do 24T

- | | |
|---|---|
| 1 Luz navegación proa | 48 Fijación montante trasero ala |
| 2 Punto amarre | 49 Bita amarre |
| 3 Estructura obra viva proa | 50 Pasadera ala embrionaria |
| 4 Mástil retráctil | 51 Local delantero del combés (dos camas y 28 botellas oxígeno) |
| 5 Munición ametralladora | 52 Puerta acceso |
| 6 Eyector casquillos | 53 Montante delantero ala |
| 7 Compartimiento proa | 54 Mamparo cuaderna maestra fuselaje |
| 8 Mecanismo torreta | 55 Puesto asistente médico |
| 9 Ametralladora MG 15 de 7,92 mm | 56 Carenado fijación montante al fuselaje |
| 10 Torreta proa | 57 Toma aire gondola motor babor |
| 11 Domo desmontable torreta | 58 Ventanilla fuselaje |
| 12 Revestimiento proa | 59 Puerta acceso tripulación, en estribor |
| 13 Local amarre | 60 Mamparo |
| 14 Estiba cabo amarre | |
| 15 Mamparo | |
| 16 Pasadera | |
| 17 Pedales timones dirección | |
| 18 Cuaderna puerta mamparo | |
| 19 Dorsal panel instrumentos | |
| 20 Volante mando copiloto | |
| 21 Compás | |
| 22 Parabrisas | |
| 23 Transparencias superiores cabina | |
| 24 Paneles deslizables acceso | |
| 25 Guías paneles | |
| 26 Ventanillas cubierta vuelo | |
| 27 Puesto navegante | |
| 28 Asientos copiloto | |
| 29 Asiento piloto | |
| 30 Palanca ajuste asiento | |
| 31 Palanca mando | |
| 32 Estructura soporte piso | |
| 33 Puesto operador radio | |
| 34 Estructura obra viva | |
| 35 Carenado fuselaje ala embrionaria | |
| 36 Registros acceso | |
| 37 Costillas delanteras ala embrionaria | |
| 38 Depósitos maestros ala embrionaria (cuatro de 350 litros cada uno) | |
| 39 Depósito auxiliar, 180 litros | |
| 40 Punto amarre ala embrionaria babor | |
| 41 Refuerzo costilla | |
| 42 Larguero maestro ala embrionaria | |
| 43 Fijación montante ala | |
| 44 Depósito colector carburante, 210 litros | |
| 45 Registros acceso | |
| 46 Rediente obra viva | |
| 47 Larguero trasero ala embrionaria | |

- | |
|------------------------------------|
| 61 Instalación equipo radio |
| 62 Láminas externas techo |
| 63 Hélices tripalas metálicas VDM |
| 64 Ojivas |
| 65 Ala embrionaria estribor |
| 66 Puerta acceso estribor |
| 67 Toma aire gondola motor central |





El A49-4 fue el cuarto de los cinco Do 24K-1 que escaparon de las Indias Orientales neerlandesas a Australia el 19 de febrero de 1942. Este avión sirvió con el 41.º Squadrón australiano en tareas de transporte en el teatro de Nueva Guinea.

Últimos hidrocanoas militares en servicio en Europa, los Do 24T-3 del Ejército del Aire español siguieron en la brecha, efectuando misiones de patrulla costera y salvamento, hasta 1970. El Museo de Cuatro Vientos conserva un excelente ejemplar de este modelo.

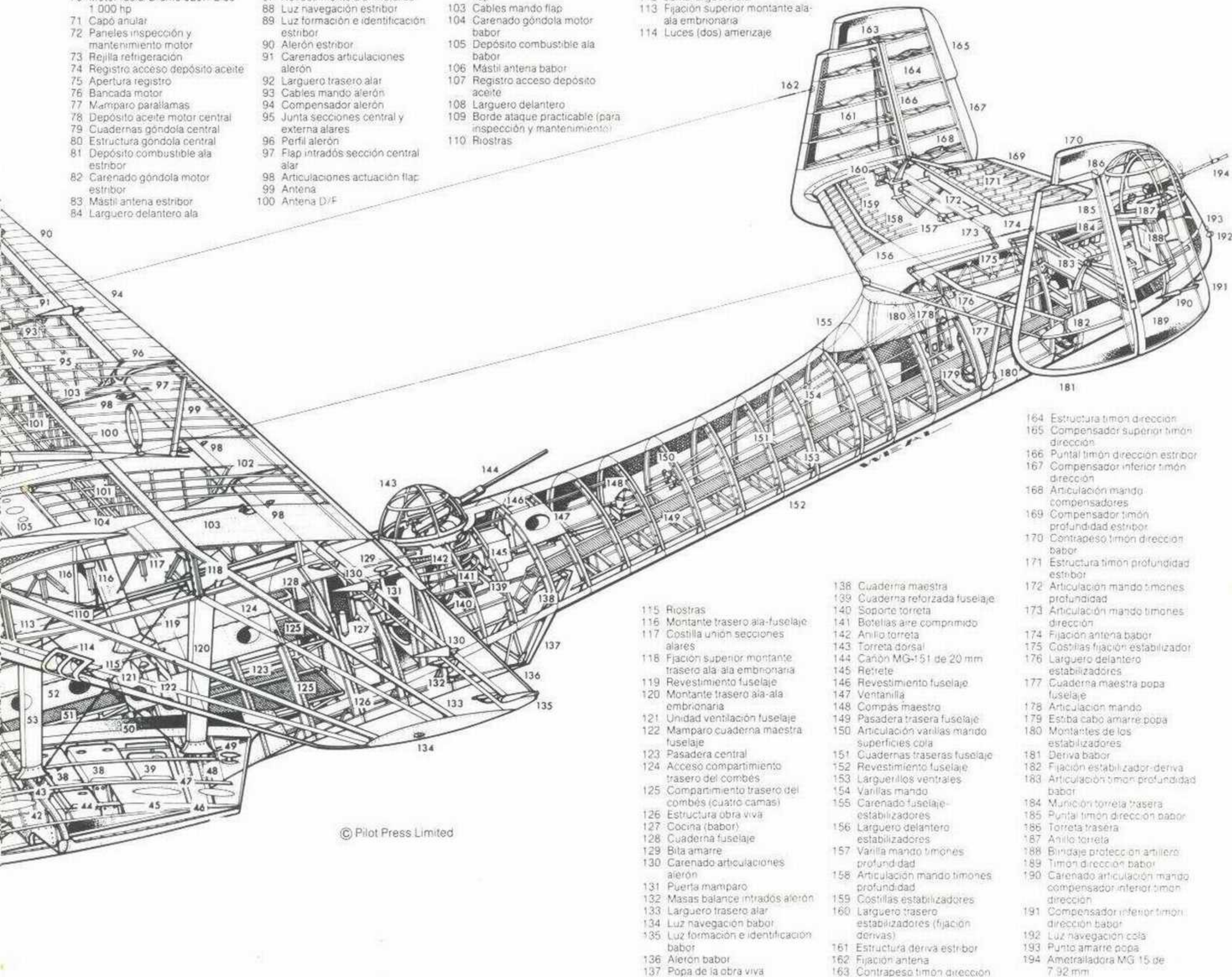


- 68 Escapes motor
- 69 Tomaire superiores motores
- 70 Motor radial Bramo 323R-2 de 1 000 hp
- 71 Capó anular
- 72 Paneles inspección y mantenimiento motor
- 73 Rejilla refrigeración
- 74 Registro acceso depósito aceite
- 75 Apertura registro
- 76 Bancada motor
- 77 Mamparo parailamas
- 78 Depósito aceite motor central
- 79 Cuadernas góndola central
- 80 Estructura góndola central
- 81 Depósito combustible ala estribor
- 82 Carenado góndola motor estribor
- 83 Mástil antena estribor
- 84 Larguero delantero ala

- 85 Antena
- 86 Costillas alares
- 87 Revestimiento alar metálico
- 88 Luz navegación estribor
- 89 Luz formación e identificación estribor
- 90 Alerón estribor
- 91 Carenados articulaciones alerón
- 92 Larguero trasero alar
- 93 Cables mando alerón
- 94 Compensador alerón
- 95 Junta secciones central y externa alares
- 96 Perfil alerón
- 97 Flap intradós sección central alar
- 98 Articulaciones actuación flap
- 99 Antena
- 100 Antena D/F

- 101 Estructura larguero trasero
- 102 Rebaje en la costilla para el flap
- 103 Cables mando flap
- 104 Carenado góndola motor babor
- 105 Depósito combustible ala babor
- 106 Mástil antena babor
- 107 Registro acceso depósito aceite
- 108 Larguero delantero
- 109 Borde ataque practicable (para inspección y mantenimiento)
- 110 Riostras

- 111 Montante delantero ala-fuselaje
- 112 Junta larguero alar
- 113 Fijación superior montante ala-ala embrionaria
- 114 Luces (dos) amerizaje

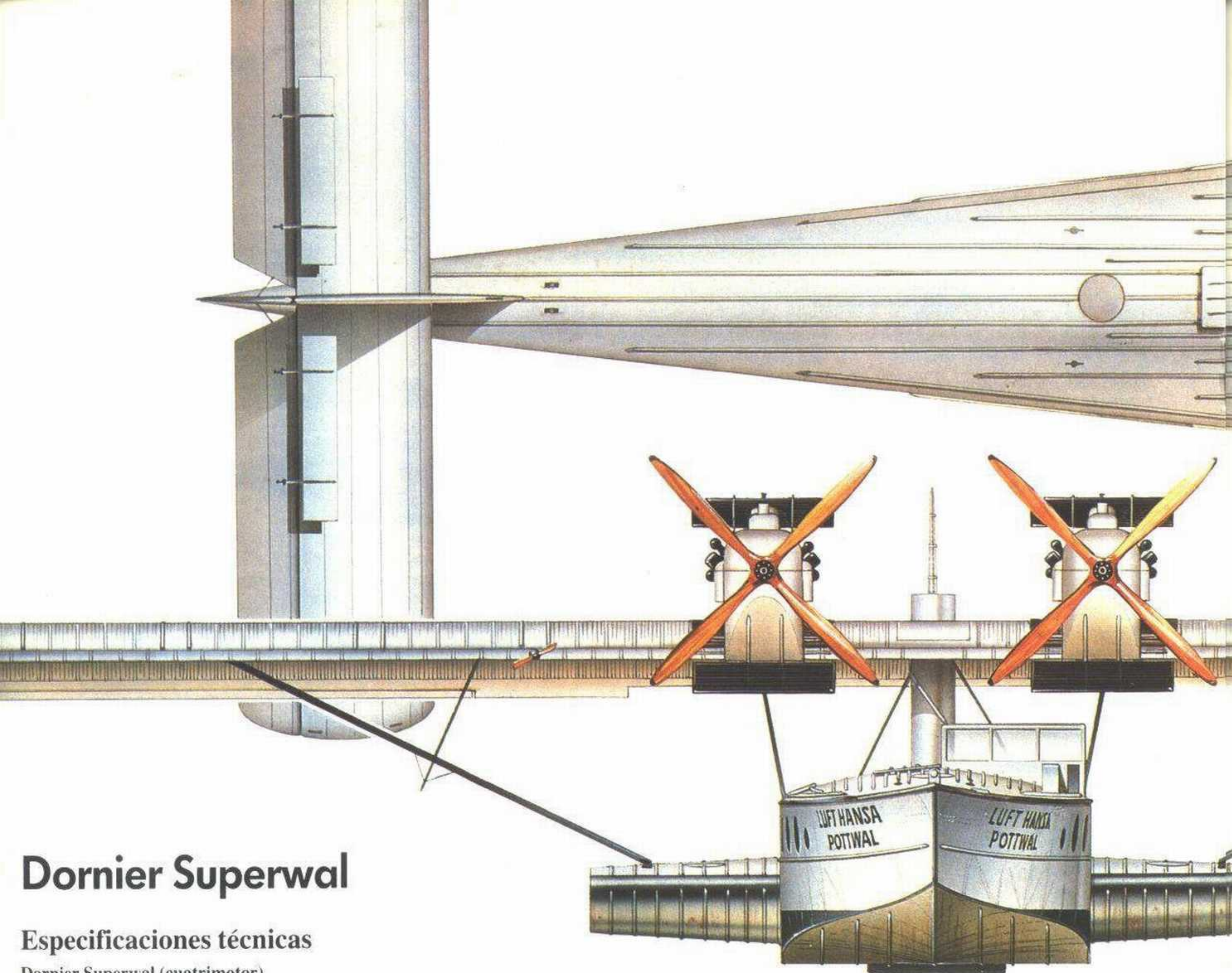


© Pilot Press Limited

- 115 Riostras
- 116 Montante trasero ala-fuselaje
- 117 Costilla unión secciones alares
- 118 Fijación superior montante trasero ala-ala embrionaria
- 119 Revestimiento fuselaje
- 120 Montante trasero ala-ala embrionaria
- 121 Unidad ventilación fuselaje
- 122 Mamparo cuaderna maestra fuselaje
- 123 Pasadera central
- 124 Acceso compartimiento trasero del combés
- 125 Compartimiento trasero del combés (cuatro camas)
- 126 Estructura obra viva
- 127 Cocina (babor)
- 128 Cuaderna fuselaje
- 129 Bita amarre
- 130 Carenado articulaciones alerón
- 131 Puerta mamparo
- 132 Masas balance intradós alerón
- 133 Larguero trasero alar
- 134 Luz navegación babor
- 135 Luz formación e identificación babor
- 136 Alerón babor
- 137 Pópa de la obra viva

- 138 Cuaderna maestra
- 139 Cuaderna reforzada fuselaje
- 140 Soporte torreta
- 141 Botellas aire comprimido
- 142 Anillo torreta
- 143 Torreta dorsal
- 144 Cañón MG-151 de 20 mm
- 145 Retrete
- 146 Revestimiento fuselaje
- 147 Ventanilla
- 148 Compás maestro
- 149 Pasadera trasera fuselaje
- 150 Articulación varillas mando superficies cola
- 151 Cuadernas traseras fuselaje
- 152 Revestimiento fuselaje
- 153 Largueros ventrales
- 154 Varillas mando
- 155 Carenado fuselaje-estabilizadores
- 156 Larguero delantero estabilizadores
- 157 Varilla mando timones profundidad
- 158 Articulación mando timones profundidad
- 159 Costillas estabilizadores
- 160 Larguero trasero estabilizadores (fijación derivas)
- 161 Estructura deriva estribor
- 162 Fijación antena
- 163 Contrapeso timón dirección

- 164 Estructura timón dirección
- 165 Compensador superior timón dirección
- 166 Puntal timón dirección estribor
- 167 Compensador inferior timón dirección
- 168 Articulación mando compensadores
- 169 Compensador timón profundidad estribor
- 170 Contrapeso timón dirección babor
- 171 Estructura timón profundidad estribor
- 172 Articulación mando timones profundidad
- 173 Articulación mando timones dirección
- 174 Fijación antena babor
- 175 Costillas fijación estabilizador
- 176 Larguero delantero estabilizadores
- 177 Cuaderna maestra popa fuselaje
- 178 Articulación mando
- 179 Estiba cabo amarre popa
- 180 Montantes de los estabilizadores
- 181 Deriva babor
- 182 Fijación estabilizador-deriva
- 183 Articulación timón profundidad babor
- 184 Montaje torreta trasera
- 185 Puntal timón dirección babor
- 186 Torreta trasera
- 187 Anillo torreta
- 188 Blindaje protección artillero
- 189 Timón dirección babor
- 190 Carenado articulación mando compensador inferior timón dirección
- 191 Compensador inferior timón dirección babor
- 192 Luz navegación cola
- 193 Punto amarre popa
- 194 Ametralladora MG 15 de 7.92 mm



Dornier Superwal

Especificaciones técnicas

Dornier Superwal (cuatrimotor)

Tipo: hidrocano de transporte

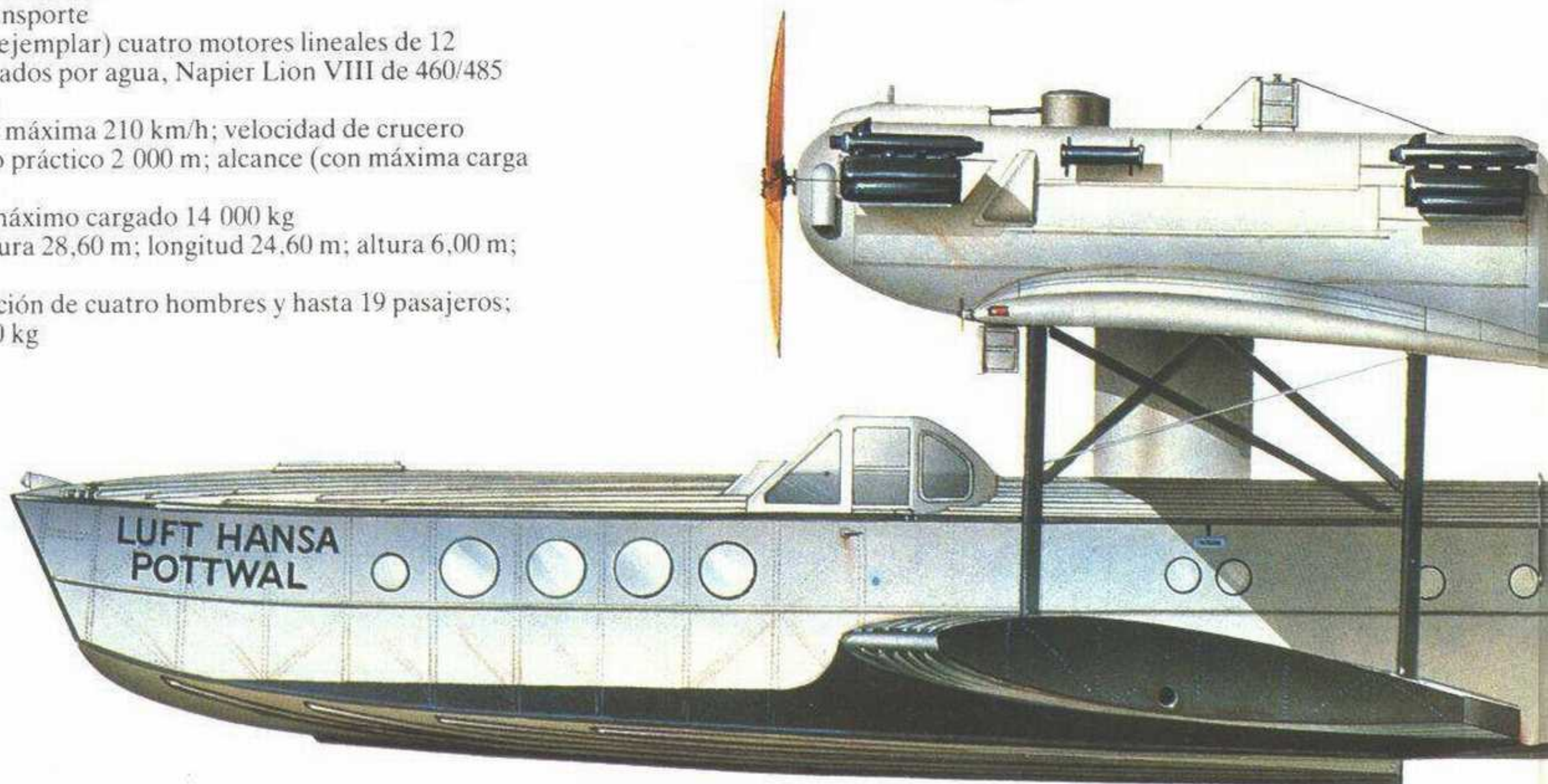
Planta motriz: (en este ejemplar) cuatro motores lineales de 12 cilindros en W, refrigerados por agua, Napier Lion VIII de 460/485 hp de potencia unitaria

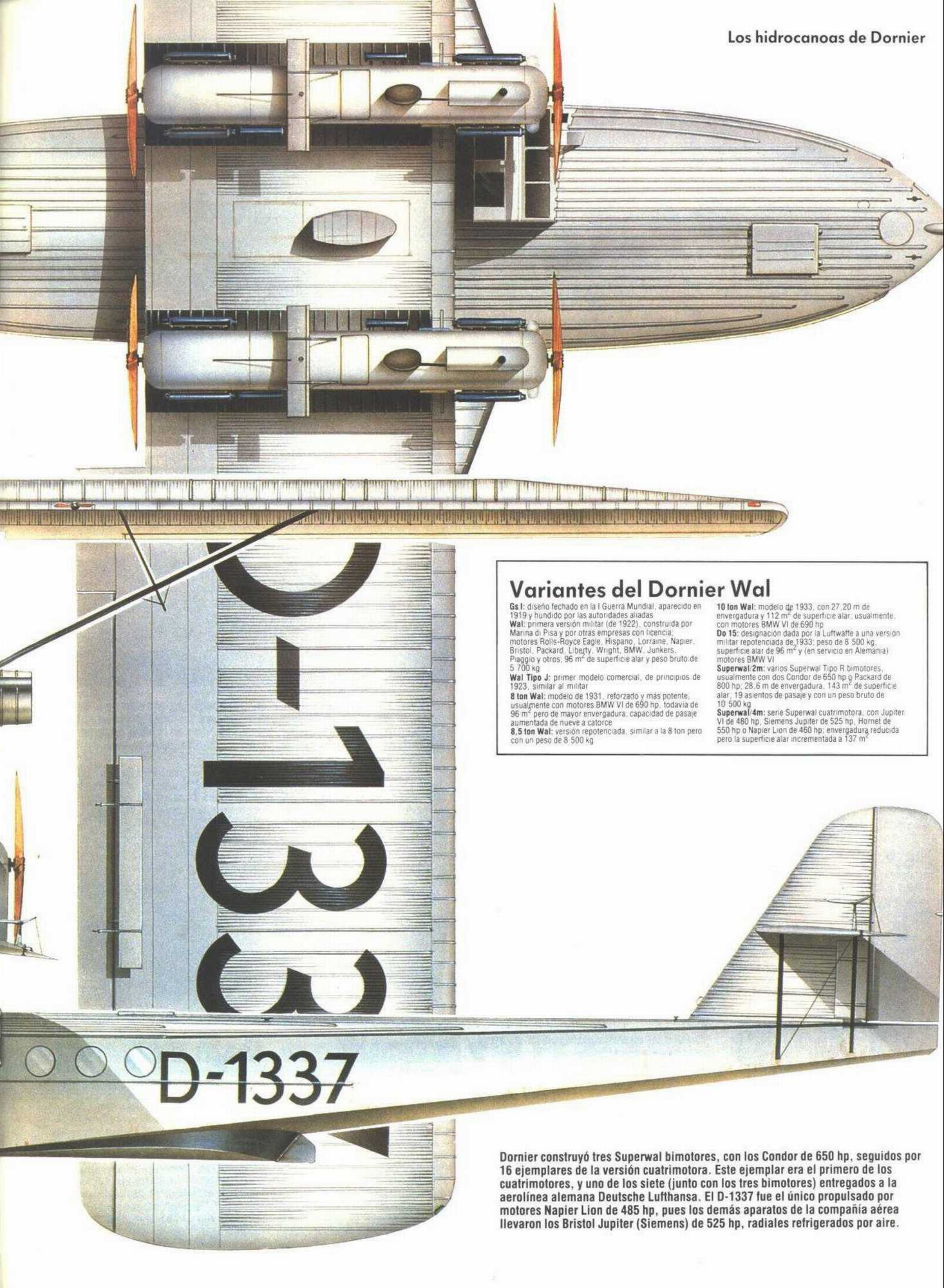
Prestaciones: velocidad máxima 210 km/h; velocidad de crucero (típica) 160 km/h; techo práctico 2 000 m; alcance (con máxima carga útil) 1 000 km

Pesos: vacío 9 880 kg; máximo cargado 14 000 kg

Dimensiones: envergadura 28,60 m; longitud 24,60 m; altura 6,00 m; superficie alar 137 m²

Capacidad: una tripulación de cuatro hombres y hasta 19 pasajeros; carga útil máxima 3 800 kg





Variantes del Dornier Wal

Gs I: diseño fechado en la I Guerra Mundial, aparecido en 1919 y hundido por las autoridades aliadas.

Wal: primera versión militar (de 1922), construida por Marina di Pisa y por otras empresas con licencia; motores Rolls-Royce Eagle, Hispano, Lorraine, Napier, Bristol, Packard, Liberty, Wright, BMW, Junkers, Piaggio y otros; 96 m² de superficie alar y peso bruto de 5 700 kg.

Wal Tipo J: primer modelo comercial, de principios de 1923, similar al militar.

8 ton Wal: modelo de 1931, reforzado y más potente; usualmente con motores BMW VI de 690 hp, todavía de 96 m² pero de mayor envergadura; capacidad de pasaje aumentada de nueve a catorce.

8,5 ton Wal: versión repotenciada, similar a la 8 ton pero con un peso de 8 500 kg.

10 ton Wal: modelo de 1933, con 27,20 m de envergadura y 112 m² de superficie alar; usualmente, con motores BMW VI de 690 hp.

Do 15: designación dada por la Luftwaffe a una versión militar repotenciada de 1933; peso de 8 500 kg; superficie alar de 96 m² y (en servicio en Alemania) motores BMW VI.

Superwal 2m: varios Superwal Tipo R bimotores, usualmente con dos Condor de 650 hp o Packard de 800 hp; 28,6 m de envergadura, 143 m² de superficie alar, 19 asientos de pasaje y con un peso bruto de 10 500 kg.

Superwal 4m: serie Superwal cuatrimotora, con Jupiter VI de 480 hp, Siemens Jupiter de 525 hp, Hornet de 550 hp o Napier Lion de 460 hp; envergadura reducida pero la superficie alar incrementada a 137 m².

Dornier construyó tres Superwal bimotores, con los Condor de 650 hp, seguidos por 16 ejemplares de la versión cuatrimotora. Este ejemplar era el primero de los cuatrimotores, y uno de los siete (junto con los tres bimotores) entregados a la aerolínea alemana Deutsche Lufthansa. El D-1337 fue el único propulsado por motores Napier Lion de 485 hp, pues los demás aparatos de la compañía aérea llevaron los Bristol Jupiter (Siemens) de 525 hp, radiales refrigerados por aire.

Escuadrones de la RAF

25.º Squadron (continuación)

Al principio el escuadrón no tuvo mucha fortuna y vio como en su primera acción perdía dos de sus Blenheim y un Hurricane; sin embargo, antes de que acabara el mes, uno de los pilotos del escuadrón derribó tres bombarderos en dos noches. El 25.º continuó desempeñando este cometido con los Blenheim, pero pronto recibió esfuerzos; el escuadrón fue equipado con sus cinco primeros Bristol Beaufighter en setiembre de 1940 que una vez completada la conversión, supusieron un gran paso adelante para el escuadrón. El Beaufighter, que fue operativo en octubre y que en noviembre ya consiguió su primera victoria, sustituyó completamente al Blenheim en enero de 1941. Por entonces el escuadrón había abandonado la zona de Londres y desempeñaba sus cometidos en los condados centrales de Inglaterra, pues desde Wittering disponía de una buena situación para hacer frente a las incursiones «Baedeker» de 1941 sobre las ciudades industriales de la región central. Pero al finalizar el año la actividad disminuyó y el escuadrón pasó a desempeñar tareas de rutina sólo alteradas por algún encuentro ocasional con los bombarderos enemigos. En 1942, el de Havilland Mosquito sustituyó al Beaufighter y registró su primera victoria a principios de 1943. Con este aparato el escuadrón pasó a hacer frente al enemigo mediante la ejecución de salidas «Ranger» nocturnas sobre Francia y los Países Bajos. A mediados de 1943 el escuadrón fue destacado a Cornualles para servir en patrullas lejanas sobre el folio de Vizcaya, con el objetivo de reducir las pérdidas del Mando Costero frente al acoso de los Ju 88 con base en Francia.

Hacia finales de 1943 el 25.º recibió nuevos equipos de radar para sus aparatos y comenzó a volar acompañando a los bombarderos nocturnos para interceptar los cazas nocturnos alema-

nes. Como fuera que esta solución tuvo éxito, fue transferida al 100.º Group del Mando de Bombardeo y a otros escuadrones de cazas nocturnos. El 25.º recibió los más modernos Mosquito NF.Mk XVIII, con los que a principios de 1944 registró su primer éxito. La definición de su radar era tal que el escuadrón también experimentó en cometidos de salvamento marítimo nocturno en cooperación con los escuadrones ASR. Las patrullas de intrusión pasaron a ser la tarea regular del escuadrón durante la primera mitad de 1944, pero en mayo, con la aparición inesperada de las bombas V-1, el 25.º fue encargado de su interceptación como misión exclusiva hasta el invierno, cuando se produjo la captura de sus bases de lanzamiento.

En 1946, el 25.º fue destinado a West Mallory como su base en época de paz, formando parte de las defensas todotiempo de Gran Bretaña. Utilizó el último caza nocturno Mosquito operativo, el NF.Mk 36, hasta 1951, en que los de Havilland Vampire NF.Mk 10, fabricados a toda prisa, entraron en servicio. Ello supuso para el escuadrón un paso adelante en prestaciones aunque no en autonomía, pero este modelo fue sólo de transición y en el seno del escuadrón fue sustituido por el Gloster Meteor de caza nocturna en 1954. Fue con este aparato con el que el escuadrón abandonó finalmente West Mallory, trasladándose a Tangmere en setiembre de 1957 sólo para ser de nuevo disuelto. Sin embargo, ese mismo día, uno de sus primeros compañeros de Mallory, el 153.º Squadron, fue redesignado 25.º Squadron en Waterbeach y la nueva unidad siguió asignada a la tarea de caza todotiempo. El Gloster Javelin sustituyó al Meteor en 1958 y con este aparato el escuadrón se trasladó a Leuchars en 1961. Desempeñó el cometido de caza nocturna en esa base hasta noviembre de 1962, en que



Los primeros cazas nocturnos a reacción fueron los Vampire NF.Mk 10 y Meteor NF.Mk 11. El segundo fue convertido, con un nuevo radar, en el Mk 12, modelo que el 25.º Squadron recibió en West Mallory en marzo de 1954. Las dos franjas negras distintivas del escuadrón estaban separadas por un rectángulo plateado.



En West Mallory, a principios de los años cincuenta, aparece uno de los Vampire NF.Mk 10 del 25.º Squadron mientras es preparado para una salida nocturna. Este modelo era un caza nocturno a reacción de transición, pero en la práctica dio un buen juego hasta que fue remplazado por los Meteor (foto Bruce Robertson).

finalmente fue disuelto como unidad equipada con aviones. El 1 de octubre de ese año se creó el nuevo 25.º Squadron en North Coates, dotado con misiles superficie-aire Bloodhound para

la defensa de las bases de los bombarderos «V». En 1970 se trasladó a la República Federal de Alemania para proteger las bases de la RAFG, y en 1982 regresó a Gran Bretaña.

26.º Squadron



El 26.º Squadron puede ser considerado el primero de los escuadrones de las colonias, ya que surgió a partir de un grupo de oficiales sudafricanos que habían aprendido a volar en Gran

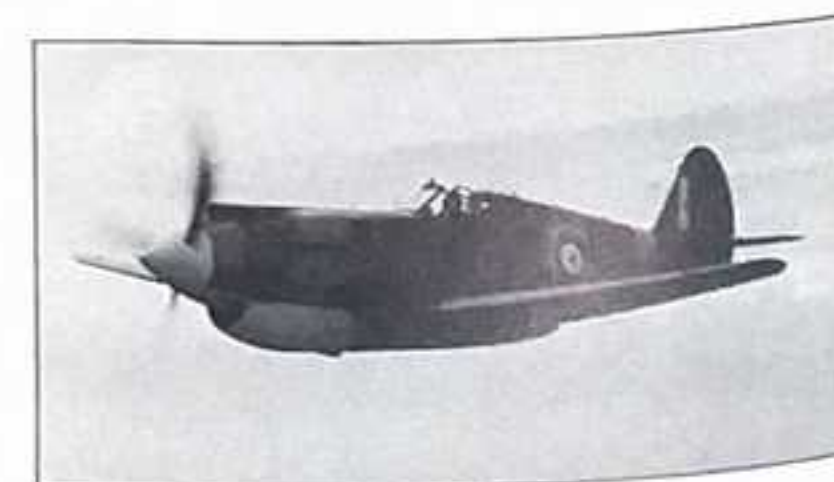
Bretaña antes del inicio de la I Guerra Mundial. En noviembre de 1914 se agruparon para formar una unidad de vuelo en Farnborough y fueron destinados a luchar en la campaña contra los alemanes en el África Sudoccidental, una campaña que duró poco tiempo.

La unidad regresó a Gran Bretaña y fue incorporada al 26.º Squadron Sudafricano, una unidad recién estructurada como escuadrón que fue destinada de nuevo, como parte del RFC, a servir en África Oriental. Allí hubo de aclimatarse a las duras condiciones atmosféricas, que obligaban a inmovilizarse sus RAF B.E.2c durante la época de lluvias. En enero de 1916, el 26.º entró casi inmediatamente en acción, llevando a cabo vuelos de reconocimiento y efectuando bombardeos ocasionales. Como en tantas otras campañas de ultramar de la I Guerra Mundial, el escuadrón dependía totalmente de las unidades del Ejército a las que prestaba apoyo y se vio forzado a enviar muchos destacamentos a los montes de África Oriental junto a la



El escuadrón fue reconstituido en Catterick en 1927 e inmediatamente equipado con biplanos Armstrong Whitworth Atlas. Su cometido era cooperar con el Ejército en los vastos campos de maniobras en el norte del país (foto Bruce Robertson).

infantería, una situación que causó muchos dolores de cabeza desde el punto de vista logístico, especialmente cuando se requerían suministros. La unidad se dedicó asimismo a la cooperación interservicios con una unidad de Caudron del Royal Naval Air Service que también operaba en la misma zona. En mayo de 1916 algu-



Tras haber utilizado el Lysander, el 26.º Squadron volvió al combate con el Curtiss Tomahawk, modelo que no era precisamente adecuado para las misiones de reconocimiento que habitualmente efectuaba la unidad (foto John D.R. Rawlings).

nos Henri Farman se sumaron a los B.E. y, dado que su estructura básica era de acero, no resultaban tan vulnerables a las lluvias y dieron al escuadrón un mayor margen de actuación. El verano de 1916 fue el más intenso del 26.º Squadron, ya que le fue encomendada la ingenua misión de seguir a las tropas que avanzaban y



El 26.º Squadron utilizó el Sabre durante dos años a mediados de los cincuenta; sus aviones llevaban el emblema de la gacela sudafricana en el interior de un disco blanco situado en la deriva.

comenzó a prepararse para la esperada invasión de Gran Bretaña y realizó patrullas costeras a lo largo de las playas de Thanet, principalmente al amanecer y al anochecer, ya que era entonces cuando se esperaba que se produjeran los desembarcos. Estas patrullas se siguieron realizando hasta finales de 1940, cuando se concluyó que Hitler no iba a ordenar una invasión al menos hasta la primavera. Así pues, el escuadrón se dedicó a ejercicios de cooperación en el sur de Gran Bretaña mientras el Ejército se ocupaba de restaurar su moral y potencial de combate después de la derrota de Dunquerque. El escuadrón dio realmente muy poco juego durante sus patrullas, dado que el Lysander era totalmente ineficaz contra los aparatos enemigos. Durante la primavera de 1941 el 26.º Squadron recibió un nuevo aparato para el reconocimiento táctico. Se trataba del caza Curtiss Tomahawk, cuyas prestaciones eran inadecuadas para misiones de interceptación pero que supuso un gran avance respecto al Lysander en el reconocimiento a baja cota. Una vez concluido el proceso de conversión al Tomahawk, el escuadrón volvió a ser operativo en octubre y llevó a cabo salidas «Rhubarb» y de reconocimiento a baja cota. El escuadrón continuó efectuando misiones parecidas hasta enero de 1942, en que el North American Mustang sustituyó al Tomahawk, aunque no sin algunos problemas.

Con los Mustang, el escuadrón se concentró en los reconocimientos armados contra buques, misiones conocidas con el nombre de «Poplars», durante todo aquel año. El 26.º participó de forma muy activa durante la operación de Dieppe, en la que llevó a cabo salidas de reconocimiento táctico. Hacia finales de año, volvió a desempeñar patrullas costeras durante el amanecer y el anochecer con el fin de interceptar a los cazabombarderos Focke-Wulf Fw 190 que efectuaban incursiones sobre las ciudades costeras del sudeste. Este tipo de operaciones, aunque con algunas variaciones, continuaron durante la totalidad de 1943, a lo largo de todas sus zonas de operaciones en el continente y el Canal. A principios de 1944, el 26.º Squadron fue retirado de las operaciones y pasó a efectuar su período de conversión al Supermarine Spitfire Mk VB. Este modelo fue destinado en esta ocasión a una misión concreta: salidas de reglaje del tiro artillero naval durante los desembarcos del Día D; con la llegada del mes de junio, esa tarea se vio complicada por la necesidad de desempeñar otros cometidos de cooperación naval, como patrullas contra aviones torpedero y lanchas E alemanas. El escuadrón permaneció ligado a la Royal Navy y a



El Westland Belvedere tuvo una carrera poco afortunada en Oriente Medio y hubo de padecer infinidad de problemas, la mayoría causados por su bajo índice de disponibilidad. El 26.º Squadron lo empleó operativamente en los sucesos de Rafidán antes de que los ejemplares supervivientes fuesen enviados a Extremo Oriente, donde actuaron de una forma más meritoria (foto MoD).

la Armada de EE UU hasta finales de año, en que se convirtió al Mustang y se unió a la 2.ª TAF para servir en misiones de reconocimiento fotográfico sobre el continente, y los emplazamientos de los V-2 pasaron a sus objetivos principales. Poco antes de finalizar la guerra, el escuadrón volvió a volar en beneficio de la artillería naval y posteriormente se reequipó con los Spitfire para unirse a las British Air Forces of Occupation en Alemania. Una vez allí se hizo cargo de los Spitfire Mk XI del 16.º Squadron y por primera vez sirvió en tareas de reconocimiento fotográfico además de sus habituales tácticas a baja cota.

Estas tareas fueron la tónica hasta el 1 de abril de 1946, en que el escuadrón fue disuelto el Lübeck. Se volvió a constituir el mismo día en Wunstorf, gracias a la redesignación del 41.º Squadron, y continuó volando con los Spitfire F.Mk 14, pero en el día de Año Nuevo de 1947 se convirtió al Hawker Tempest F.Mk 2. El 26.º Squadron pasó entonces a formar parte de los escuadrones de caza permanentes de Alemania y en 1949 recibió los de Havilland Vampire FB.Mk 5 cuando se produjo la conversión del Ala Gütersloh. El Vampire prestó un buen servicio al 26.º Squadron y la unidad registró unos altos índices de efectividad durante principios de los años cincuenta. En noviembre de 1953, el escuadrón efectuó la conversión a los Canadair Sabre y se concentró en tareas de interceptación en lugar de en las anteriores de ataque al suelo y caza.

La RAF adquirió el Sabre sólo de forma temporal, hasta que Gran Bretaña pudo fabricar sus propios cazas a reacción de alta velocidad, y en junio de 1955 el escuadrón recibió los Haw-

ker Hunter. El 26.º empleó los Hunter F.Mk 4 hasta el 15 de setiembre de 1957, en que fue disuelto en Oldenburg. Sin embargo, un año después fue reconstituido en Gütersloh con aviones Hunter F.Mk 6, con los que voló hasta su nueva disolución el 30 de diciembre de 1960.

Cuando se volvió a crear lo hizo con un nuevo cometido. El 1 de junio de 1962 un núcleo del 72.º Squadron pasó a formar un nuevo 26.º Squadron en Odiham. Fue equipado con el helicóptero birrotor Westland Belvedere HC.Mk 1 para servir como unidad de transporte medio. Una vez cubierto el período de conversión fue destinado a Adén, donde prestó un excelente servicio durante dos años y medio en los sucesos de Radfan, aportando sus posibilidades de transporte a los lugares más oportunos, posibilidad que no habían podido disfrutar hasta entonces las tropas de tierra. Como consecuencia de la escasez de Belvedere en la RAF y de la imperiosa necesidad que se tenía de ellos en Extremo Oriente, el escuadrón fue disuelto y absorbido por el 66.º Squadron el 30 de noviembre de 1965 en Singapur.

El escuadrón reapareció el 3 de febrero de 1969 en que el Northern Communications Squadron fue redesignado 26.º Squadron. Pasó a ser una unidad no operativa y voló con Beagle Basser y de Havilland Devon en patrullas de enlace interno. Fue destinado a Wyton, en Huntingdonshire, y se le encomendó la cobertura del norte de Gran Bretaña. A mediados de los años setenta, los diferentes recortes que se produjeron en los presupuestos de defensa ocasionaron la disolución del 26.º Squadron el 1 de abril de 1976, en Wyton.

de enfrentarse a obstáculos deshabitados en sus zonas habituales de operación. El combustible, por ejemplo, era transportado en latas por portadores nativos y a menudo éstos extraían parte del carburante y los sustitúan por agua. Ello se traducía destrozados por los cocodrilos cuando tenía que cruzar un río y escondiéndose entre los árboles para sustraerse de las apetencias de los leopards. Las bombas eran caseras, hechas con latas de gasolina llenas de dinamita, tuercas, tornillos y chatarra. Sin embargo, en noviembre de 1916 la campaña ya casi había finalizado y, dado que en 1917 apenas entró en acción, la mitad regresó a Gran Bretaña vía Egipto a principios de 1918 y fue disuelta en Bladford en julio de 1918.

A mediados de los años veinte se decidió que la RAF necesitaba una estación en North Yorkshire para suministrar los medios necesarios de cooperación con el ejército para los Mandos Northern y Scottish. Así pues se construyó un aeródromo en Cattarick y el 26.º Squadron fue reformado allí mismo el 11 de octubre de 1927 para servir como unidad de colaboración con las fuerzas de tierra. El 26.º fue dotado con aviones Armstrong Whitworth Atlas y comenzó a efectuar la conversión a su nuevo cometido. Debido a que el mismo personal debía encargarse de la nueva estación y de la formación del escuadrón, pasó bastante tiempo antes de que el 26.º se convirtiese en una unidad operativa; de hecho, la Patrulla B no se unió a la Patrulla A hasta casi un año después de la constitución del 26.º Squadron. Se le encomendaron las mismas tareas que a las demás unidades de cooperación con el ejército en tiempos de paz, y envió destacamentos para operar en las distintas maniobras junto a las unidades del Ejército, intensificándose en 1933 cuando el escuadrón se reequipó con el Hawker Audax. Cuatro años después este modelo fue sustituido por el Hawker Hector y a principios de 1939 por el Westland Lysander.

Con este último modelo el escuadrón abandonó Yorkshire y se trasladó a Francia cuando estalló la II Guerra Mundial para formar parte del Componente Aéreo de la British Expeditionary Force. Apenas entró en acción durante ocho meses, tiempo que aprovechó para aclimatarse a las fuerzas de tierra desplegadas en su zona y con el propio terreno, se vio totalmente inmovilizado a causa del duro invierno de 1939-40. Cuando llegó el momento de entrar en acción, en mayo de 1940, el escuadrón y el resto del Componente Aéreo se vieron envueltos en operaciones duras y constantes, efectuando salidas de reconocimiento táctico y patrullas de contacto con las fuerzas británicas que se batían en retirada. Al escuadrón no le quedó otra elección que retirarse junto al Ejército y por tanto llegó a Cherburgo, desde donde cruzó el canal de la Mancha de regreso a Gran Bretaña nueve días después de haber comenzado la guerra relámpago. Desde Lympne continuó apoyando al Ejército en todo lo posible y tomó parte activa en los duros esfuerzos de apoyo a la guarnición de Calais, efectuando patrullas y lanzando suministros hasta que las tropas fueron finalmente doblegadas por el enemigo.

A partir de entonces, el escuadrón

27.º Squadron



Un núcleo del 24.º Squadron se convirtió en el embrión del 27.º Squadron, en Houndlow el 5 de noviembre de 1915. La primera intención fue crear un escuadrón de caza equipado con los nuevos aparatos que salieron de la fábrica Martin y Handasyde de Brooklands. Poco después de ser formado, el escuadrón fue destinado a Dover, donde comenzó a recibir al caza monoplaza Martinsyde G.100, cuyo nombre oficial fue sin embargo el de Elephant. El 27.º Squadron fue el primero en ser dotado con estos aparatos, hecho que se conmemora en su emblema.

El escuadrón fue destinado a Francia el 1 de marzo de 1916. Tras un período de adaptación a su nueva zona, comenzó a efectuar patrullas de ataque sobre las líneas enemigas. Como muchos otros cazas de la época, el Elephant no era lo suficientemente maniobrable para las operaciones de caza, ya que era un biplano muy pesado y sólo disponía de una ametralladora en la parte delantera. En junio el escuadrón hubo de diversificarse al tiempo que era trasladado: además de las patrullas ofensivas pasó a servir en misiones de reconocimiento estratégico y de bombardeo lejano. Durante la batalla de Somme el escuadrón pasó la mayoría de su tiempo escoltando patrullas de bombardeo y reconocimiento llevadas a cabo por otros escuadrones. Los Elephant fueron también utilizados en salidas de bombardeo que llevaron al escuadrón mucho más allá de las líneas enemigas. Estas acciones se convirtieron poco a poco en el cometido principal del escuadrón.

Durante ésta y la siguiente batalla de Somme, el escuadrón se concentró en misiones de bombardeo de instalaciones ferroviarias detrás de las líneas enemigas. En otoño, el escuadrón estuvo dedicado casi exclusivamente a incursiones de bombardeo, lo que no



En junio de 1953, el 27.º Squadron fue reconstituido para entrar a formar parte del Ala Scampton, equipada con el Canberra. Un año más tarde realizó una gira de buena voluntad (llamada operación «Med Trip») durante la que visitó seis países mediterráneos. Sus aviones recibieron para la ocasión un rayo rojo en el fuselaje.

impulsó que mejorara su número de aviones alemanes destruidos o «quemados fuera de control». El mes de noviembre fue muy agitado para el escuadrón, que hubo de padecer que la mitad de sus pilotos fueron destruidos o dados por desaparecidos. Durante el invierno disminuyeron las operaciones pero en marzo de 1917 el escuadrón siguió mejorando su palmarés a la vez que se preparaba para la batalla de Arras. El 27.º Squadron participó en bombardeos lejanos, lo que le obligó a enfrentarse con los «circus» alemanes; el Martinsyde no tenía ni punto de comparación con los ágiles Albatros D.III, lo que dio origen a uno de los períodos más ajetreados del 27.º.

En setiembre de 1917 el escuadrón comenzó a reequiparse con el de Havilland D.H.4, un bombardero biplaza muy moderno que al fin hizo que el 27.º fuera superior a sus oponentes. Ello también supuso el fin de las aspiraciones del escuadrón de ser una unidad de caza, ya que el D.H.4 era tan sólo un aparato de bombardeo y de reconocimiento lejano y de alta cota, con la única pega de que el piloto y el observador no podían comunicarse entre sí durante el vuelo, ya que entre ellos se encontraba el depósito de combustible. El reequipamiento fue lento, y los Elephant continuaron operando con el escuadrón hasta finales de aquel año. A pesar del mal tiempo, en noviembre dio comienzo la batalla de Cambrai, durante la que el escuadrón efectuó salidas diurnas. El resultado fue un aumento de las pérdidas debido más a una combinación de mal tiempo y de desconocimiento de los propios aparatos que a la acción del enemigo.

Con el inicio en marzo de 1918 de la ofensiva y avance alemanes, el escuadrón efectuó bombardeos contra las concentraciones de tropas detrás de las líneas, la mayoría de las veces volando a la altura de las copas de los árboles. Una vez se hubo contenido el avance, el escuadrón pasó a ocuparse de objetivos más estratégicos. Poco a poco fue encontrando mayor oposición, hasta de 30 o 40 cazas enemigos; los combates eran muchos y muy violentos, con los cazas británicos cubriendo la zona. En el mes de mayo, la dotación de D.H.4 se vio aumentada con la llegada del nuevo modelo de Havilland D.H.9. Este tipo tenía la ventaja de que el piloto y el observador estaban sentados espalda con espalda, pero su inconveniente era la poca fiabilidad de su motor. Ambos aparatos fueron utilizados hasta el final de las hostilidades, reduciéndose cada vez más la oposición alemana a medida que la guerra llegaba a su fin en otoño.

Después del armisticio, el escuadrón permaneció en Alemania hasta marzo de 1919, en que fue reducido al cuadro de mando y regresó a Shotwick para ser disuelto el 22 de enero de 1920. Sin embargo, fue constituido de nuevo el 1 de abril de 1920 gracias a la redesignación del 99.º Squadron. Un poco alejado de su anterior esfera de actuación, el escuadrón tuvo entonces como nueva base Mianwali, en la frontera noroccidental de la India, siendo destinado dos semanas después de su reequipamiento a Peshawar. Estuvo equipado con el D.H.9A, un nuevo modelo de la saga D.H.4/D.H.9. Esa vez los ingenieros aeronáuticos habían hecho un buen trabajo, ya que el D.H.9A era un D.H.9 con un buen motor, y el escuadrón voló con este aparato durante diez pacíficos años. Pero la vida no era nada



El emblema del 27.º Squadron es un elefante porque al ser constituido fue equipado con el entonces nuevo Martinsyde G.100, apodado Elephant, como escuadrón de caza que, cuando llegó al frente Occidental, hubo de realizar salidas de ataque al suelo y bombardeo. Esta unidad no utilizaba distintivos de identificación.

fácil, ya que los pilotos se veían obligados a volar entre barrancos y pasos montañosos de 2.400 m, atestados de francotiradores que tiraban contra ellos, a menudo desde su misma altura, y todo ello sin ninguna posibilidad de efectuar un aterrizaje forzoso por avería del motor. Los mecánicos también tuvieron sus dificultades, intentando mantener los aparatos en buen estado, con pocos recambios y a temperaturas de 43º C. De hecho, la situación se hizo tan desesperada que el escuadrón utilizó neumáticos de caucho en las ruedas sólo durante las salidas operativas, y en algunas ocasiones hubo de emplear ruedas de madera en los suelos de entrenamiento. Las operaciones consistían en una serie de patrullas ofensivas o de vigilancia contra las tribus que atacaban las posiciones del Ejército y de las columnas en las montañas.

En 1925, el 27.º y el 60.º Squadrons efectuaron la primera patrulla lejana en formación de Risalpur a Calcuta y viceversa. A finales de 1928 el escuadrón participó en la evacuación de Kabul y estableció los primeros enlaces con la delegación británica allí desplazada.

En 1930 el Westland Wapiti sustituyó a los «Nineack» del 27.º Squadron, aportando una mejora en las prestaciones que fue muy bien recibida. Los Wapiti entraron inmediatamente en combate contra la sublevación en Waziristán. La situación se fue calmando a principios de los años treinta, hasta que en 1936 el faquir de Ipi declaró la Guerra Santa. La campaña para neutralizar sus actividades duró hasta 1939, y el 27.º Squadron participó activamente durante todo este tiempo. En 1937 llevó a cabo la patrulla anual de refuerzo a Singapur para mantener la ruta abierta y proporcionar mayor experiencia a la tripulación. El 27.º continuó con su actividad con los Wapiti hasta su movilización el 28 de agosto de 1939. En esa fecha, el escuadrón fue dividido: la Patrulla «A» fue destinada a Bombay, la Patrulla B a Madrás y el resto del escuadrón permaneció en Kohat. El contingente destacado en Madrás llevó a cabo salidas costeras antibuque con bombas de 110 kg. Sin embargo, el escuadrón se reunió de nuevo en el plazo de un mes y se trasladó a Risalpur, donde pasó a formar el núcleo de una escuela de entrenamiento en la India, equipada con Wapiti, Hawker Hart y de Havilland Tiger Moth. Con el fin de mantener su condición de unidad operativa, la Patrulla A del 5.º Squadron de Kohat pasó a convertirse en un destacamento del 27.º Squadron, que a su vez proporcionó pilotos para el traslado de aviones Bristol Blenheim a otros escuadrones. Las tareas de entrenamiento continuaron durante la totalidad de 1940, pero en enero de 1941 un nuevo 27.º Squa-

dron, junto al FTS, efectuó la conversión al Blenheim Mk I, y la nueva unidad fue destinada a Kallang (Singapur) el 13 de febrero. El escuadrón desempeñó misiones de caza nocturna lejana y se dedicó a desarrollar una serie de tácticas de caza. A pesar de ello, cuando las fuerzas de invasión japonesas se lanzaron contra Malasia, el escuadrón fue destinado a una misión de bombardeo antibuque en la que no consiguió ningún éxito. Ese mismo día, el 8 de diciembre, fueron destruidos todos los aviones del escuadrón, excepto cuatro, en el curso de una incursión aérea. El 27.º Squadron se unió a Butterworth, desde donde no pudo efectuar ninguna nueva salida y recibió la orden de retirarse a Singapur. Sin embargo, durante la retirada, el escuadrón se dispersó y se perdió definitivamente. Unos pocos miembros del escuadrón continuaron operando con Blenheim Mk IF que había disponibles en Kallang, retirándose posteriormente a Java donde se disolvieron.

El escuadrón se constituyó de nuevo oficialmente en Amarda Road, en la India, el 19 de setiembre de 1942. Un mes más tarde llegaron sus primeros Bristol Beaufighter y el escuadrón inició rápidamente su conversión. Pasó a ser operativo en ataques a baja cota contra posiciones enemigas en diciembre, efectuando su primer ataque contra el aeródromo de Toun-goo. No llegó realmente a convertirse en un grupo eficaz hasta que no se unió al 224.º Group en febrero. Desempeñó entonces sus cometidos contra el tráfico fluvial, llegando a ser su objetivo principal y en el que se acuñó la leyenda de la «Muerte susurrante», el sobrenombre con el que los japoneses designaron al Beaufighter. Durante los nueve primeros meses de 1943 registró 66 locomotoras destruidas y 123 barcos fluviales hundidos. También llevó a cabo salidas de reconocimiento, instalando por sus propios medios las cámaras F24. Durante esa época el escuadrón recibió un par de Havilland Mosquito, que utilizó para probar las prestaciones del aparato en las condiciones birmanas. Una patrulla se convirtió hacia finales de año al nuevo aparato, pero el Mosquito no duró mucho tiempo, aunque llevó a cabo numerosas operaciones en diciembre y enero.

En marzo de 1944 el 27.º Squadron fue transferido a Madrás para unirse a un ala de interdicción antibuque. Esta tarea fue algo monótona, pero en octubre de 1944 el ala ya estaba lista de nuevo para entrar en acción. Su nueva área de operaciones fue el delta del río Irrawaddy, donde utilizó con gran éxito sus cohetes, aunque al principio las pérdidas durante estas operaciones fueron algo elevadas. En enero de 1945 el escuadrón atacó numerosos objetivos, pero posteriormente la acti-



Tras servir en cometidos de bombardeo durante once años, equipado con el Avro Vulcan, el 27.º Squadron fue reequipado en noviembre de 1973 con la versión B.Mk 2(MRR) de reconocimiento marítimo y estratégico. Uno de esos aviones era el XH534, que en la fotografía aparece mientras carreteaba para despegar.

idad disminuyó y en marzo abandonó ese cometido. A continuación el escuadrón desempeñó una labor más pasiva, asignado a la búsqueda y salvamento en la jungla. Con este fin se dividió en tres destacamentos distribuidos por todo el frente y dotados con Stinson Sentinel para tareas de enlace. Las búsquedas asignadas al escuadrón siempre eran de emergencia y algunas de ellas finalizaron con resultados fatales para los tripulantes del 27.º Squadron, que habían de sortear las innumerables dificultades de la jungla; estas salidas continuaron hasta después de la rendición japonesa, ya que el Ejército seguía desplazado en la jungla. Sin embargo, el empeoramiento de la situación en Batavia se tradujo en el envío de un destacamento del escuadrón en noviembre para efectuar salidas contra los rebeldes indonesios, un período durante el cual la unidad volvió a ser operativa. Pero la actividad decreció hasta tal punto el día de Año Nuevo que el escuadrón fue disuelto oficialmente el 1 de febrero de 1946 en Mingaladon.

El 24 de setiembre de 1947 el escuadrón se reformó en Abingdon a partir de un núcleo del 46.º Squadron, y fue destinado inmediatamente a Oakington. El 27.º pasó entonces a servir como unidad de transporte equipada con Douglas Dakota. Sirvió en las

rutas del Mando de Transporte y se entrenó también en el papel de apoyo aerotransportado. En 1948 estuvo en Alemania y voló en el puente aéreo de Berlín, iniciando sus salidas de transporte en julio. Una vez que el resto del Mando de Transporte pasó a operar en el puente aéreo de Berlín, el 27.º regresó a Gran Bretaña. En diciembre de 1949 envió un destacamento a África Occidental para prestar servicio de apoyo aerotransportado a las fuerzas de tierra destacadas allí. En 1950 se convirtió en el exponente del Mando de Transporte encargado de nuevas tareas de remolque de planeadores. El escuadrón demostró esas técnicas durante la exhibición de la RAF de Farnborough en 1950. Posteriormente, el 10 de noviembre de 1950, el 27.º volvió a ser disuelto.

Volvió a reformarse en Scampton el 15 de junio de 1953 con English Electric Canberra. El reequipamiento fue lento, pero el proceso de conversión fue eficaz y en 1954 el escuadrón efectuó una gira de buena voluntad por países mediterráneos, con gran éxito. Al año siguiente, el escuadrón regresó a su zona habitual para efectuar dos ejercicios y pasó a ser temporalmente operativo en 1956, durante la crisis de Suez, efectuando incursiones contra instalaciones militares. Regresó de Chipre a Gran Bretaña el 22 de di-

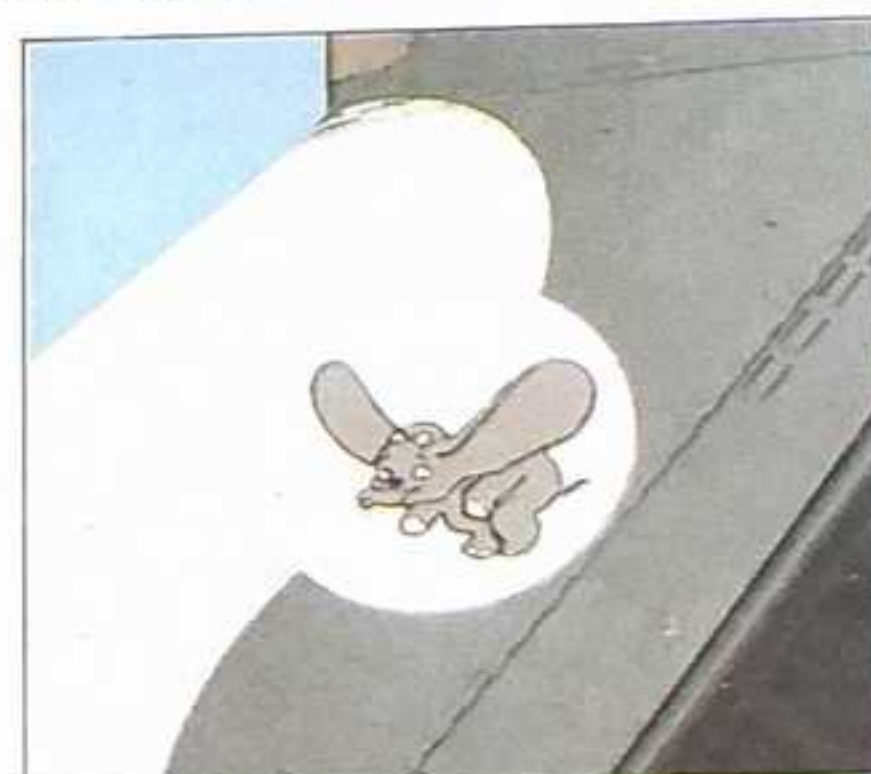


Este avión en aproximación es un Tornado GR.Mk 1 del 27.º Squadron. Esta unidad fue la tercera de la RAF equipada con este modelo y actualmente sirve, junto con el 617.º Squadron, en Marham en misiones de interdicción. Sus aviones llevan depósitos en los soportes internos y bombas de instrucción en los externos.

ciembre, y nueve días después fue nuevamente disuelto.

Cinco años después, el 27.º Squadron volvió a constituirse en Scampton el 1 de abril de 1961 y fue equipado con Avro Vulcan B.Mk 2. Durante aquel verano, el escuadrón inició su conversión al empleo del Blue Steel, aprendiendo nuevas técnicas y sirviendo en las filas de la fuerza de disuasión hasta que ese arma fue retirada. El escuadrón volvió a desempeñar cometidos de bombardeo convencional y en 1964-65 incorporó las nuevas tácticas a baja cota hasta su nueva disolución, esta vez el 29 de marzo de 1972.

El escuadrón estuvo durante poco tiempo fuera de servicio, ya que el 1 de noviembre de 1973 fue reformado en Scampton con aviones Vulcan, pero ahora destinado a tareas marítimas y de reconocimiento radárico. Durante nueve años mantuvo una continua vigilancia sobre las rutas marítimas alrededor de las islas británicas, buscando a la vez cualquier posible buque o submarino siniestrado. Ese papel concluyó el 31 de marzo de 1982, en que la fuerza de aviones Vulcan fue drásticamente reducida.



El emblema del 27.º conmemora el empleo que esta unidad hizo del Martinsyde Elephant. En los Vulcan, el elefante usado en el emblema era el Dumbo de Walt Disney (foto Malcolm English).

Sin embargo, un año después fue otra vez reconstituido el 27.º, siéndole encomendadas misiones de interdicción y convirtiéndose en el segundo escuadrón del Ala Tornado en Marham, donde efectuó su conversión hasta alcanzar el nivel operativo.

28.º Squadron



Utilizado por los distintos escuadrones como «criada para todo» durante los años veinte, el Avro 504 sirvió durante muchos años en todo el mundo. El de la fotografía era el aparato utilitario del 28.º Squadron, en una época en que la unidad estaba equipada con el Bristol Fighter para realizar sus patrullas sobre la frontera noroccidental de la India (foto Malcolm English).

su preparación para ser desplegado en ultramar. Al cabo de dos meses fue equipado con Sopwith Camel y se trasladó a Francia el 8 de octubre.

Sin embargo, antes que el escuadrón entrara en la tercera batalla de Ypres llegaron órdenes de su traslado a Italia; la unidad y sus Camel se instalaron en Milán, a donde llegaron el 12 de noviembre. El personal de tierra llevó a cabo un tremendo trabajo, desmontando, armando y equipando los aparatos para que el 14 de noviem-



El 28.º Squadron empleó el Hawker Audax en misiones de cooperación en la India desde 1926 hasta 1942. Cuando estalló la II Guerra Mundial, sus aviones fueron destinados a tareas de defensa aérea pero, afortunadamente, no llegaron a entrar en combate.

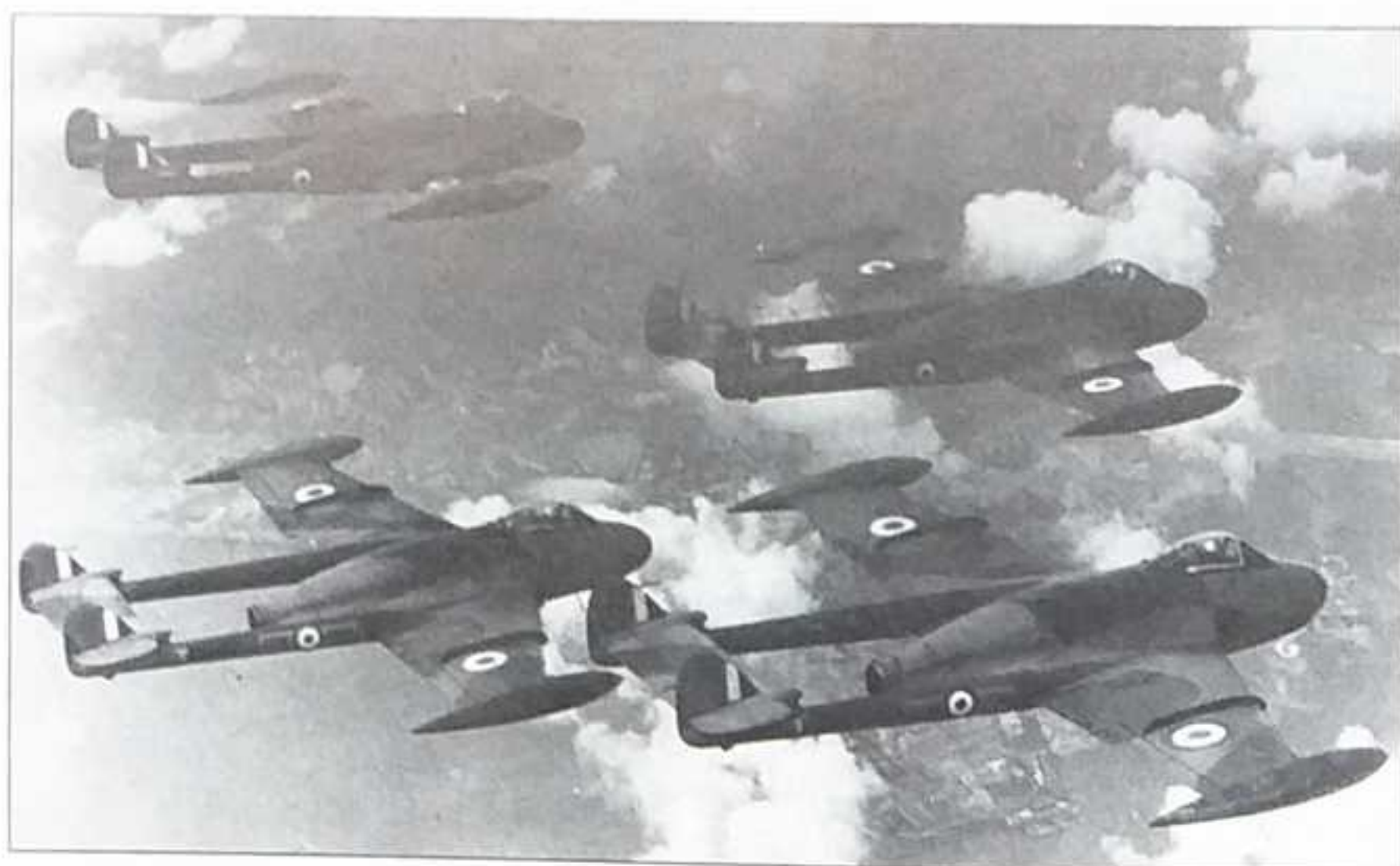
bre el escuadrón efectuara su primera patrulla ofensiva. Ésta fue la tarea principal de la unidad, aunque también sirvió como escolta a los bombar-



El Spitfire FR.Mk XIV entró en servicio con el 28.º Squadron en Rangún poco antes de que acabase la guerra, por lo que fue básicamente empleado en misiones de seguridad interna en Malasia. El Spitfire era del agrado de sus pilotos, pero no era el avión más indicado para hostigar a los guerrilleros en la jungla debido a su escasa capacidad de carga ofensiva.

deros cuando efectuaron alguna incursión. Alrededor del día de Año Nuevo se consideró que ello era una pérdida de tiempo, ya que no se presentaba ninguna oposición por parte de los cazas enemigos. Así pues efectuaron algunas adaptaciones en los Sopwith Camel para que pudieran transportar algunas bombas y el 28.º se convirtió en un escuadrón ofensivo. Su primer ataque se produjo el 19 de febrero, cuando seis Camel transportaron cada uno de ellos cuatro bombas de 11 kg y

El 28.º Squadron se formó en Gosport el 7 de noviembre de 1915, inicialmente como un mero núcleo del personal del 22.º Squadron, pero pronto fue ascendido a su pleno potencial por derecho propio. Su tarea más inmediata fue la de entrenamiento, utilizando aquellos aparatos que sus pupilos iban a utilizar en Francia. Continuó en esos menesteres durante 18 meses, tras los cuales intercambió su base con la del 55.º Squadron en julio de 1917 e inició



El 28.º Squadron fue el último usuario del de Havilland Venom; su último ejemplar, el WR539, le fue retirado en julio de 1962. Cuatro de los primeros FB.Mk 1 de la unidad aparecen en esta fotografía sobrevolando Hong Kong. La variante FB.Mk 1 fue remplazada por la FB.Mk 4 en 1959 (foto 28.º Squadron de la RAF).



Un Hawker Hunter FGA.Mk 9 del 28.º Squadron es remunicionado y repostado en Kai Tak. El Hunter fue el último modelo de caza que utilizó el 28.º Squadron, que fue disuelto en 1967 y reformado en 1968 con helicópteros Wessex, más adecuados para las misiones de seguridad interna (foto 28.º Squadron de la RAF).

las dejaron caer sobre el hangar de Casara con evidente éxito; durante los dos meses siguientes este tipo de incursiones pasaron a ser una de las tareas más importantes de la unidad. A partir del 1 de mayo de 1918 el escuadrón inició un período muy intenso que se prolongó durante todo el verano; sólo en mayo el 28.º derribó 21 aparatos enemigos (la mayoría austriacos) y dos globos cometa. La presión continuó y el 28.º Squadron fue el encargado de contener las aspiraciones de los pilotos austriacos de penetrar más allá de territorio aliado. En octubre los italianos iniciaron la batalla de Vittorio Veneto, en la que el escuadrón participó activamente y como resultado de la cual capitularon los austriacos. A continuación, debido a la falta de actividad, en febrero de 1918 regresó a Gran Bretaña para ser disuelto en Eastleigh el 20 de abril de 1920.

En abril de 1920, el 114.º Squadron fue redesignado 28.º Squadron en Ambala, la India, y desde entonces siempre permaneció al «este de Suez». Su material de vuelo, los RAF B.E.2c y B.E.2e, junto con los Avro 504K, estaba pasado de moda, pero el escuadrón efectuó con ellos patrullas a lo largo de la frontera noroccidental. Al cabo de pocos meses llegaron los primeros Bristol Fighter y pocos meses después el escuadrón ya estuvo completamente equipado con estos aparatos. Al principio no tuvo mucho trabajo, pero tras ser destinado a Kohat, el 4 de diciembre de 1921, se vio envuelto en los combates contra las tribus disidentes de las montañas, conflicto que, con intervalos, continuó durante dos decenios. El escuadrón estaba al servicio de los funcionarios locales, que aconsejaban de cuáles eran las tribus a las que había que castigar, y las misiones de patrulla aérea se efectuaban de forma similar a la que había proporcionado tantos éxitos en Iraq. Sin embargo, aquellas tribus eran mucho más difíciles de controlar, ya que vivían en campamentos situados en las montañas y sus hombres eran unos expertos tiradores. El 28.º también sufrió pérdidas a causa de sus acciones. En setiembre de 1925 el escuadrón inició una serie de vuelos experimentales entre Quetta y Simla transportando el correo oficial. Después de once años, los «Brisfit» fueron sustituidos por Westland Wapiti en 1931, pero la tarea continuó siendo la misma. En enero de 1933 cuatro aparatos del escuadrón se tras-

ladaron a Singapur; ello se convirtió en una rutina anual que tenía como objeto poner en práctica la capacidad de las unidades en efectuar despliegues y sus habilidades de navegación en tales distancias. En junio de 1935 se produjo el catastrófico terremoto de Quetta, y el escuadrón abandonó todas sus anteriores tareas para efectuar salidas de socorro a la base afectada y a la ciudad. Al año siguiente los Hawker Audax sustituyeron a los Wapiti y fueron utilizados intensamente en Waziristán.

El estallido de la II Guerra Mundial tuvo poco efecto sobre el 28.º Squadron, pues seguía ocupado con sus patrullas en la frontera noroccidental. En 1941 los Audax fueron sustituidos progresivamente por Westland Lysander para servir en tareas de cooperación con el ejército. Pero cuando se produjo el inicio de las hostilidades a raíz de la invasión japonesa de Birmania, el 28.º fue destinado a servir en la zona oriental. Comenzó efectuando las clásicas salidas de cooperación con el ejército, además de bombardeos, y se vio envuelto en el Salween. Aquel mes fue de una intensa actividad, pero los resultados del Lysander en Birmania no fueron mucho mejores que los que consiguió en Francia, produciéndose numerosas pérdidas, por lo que el escuadrón hubo de retirarse y en los meses siguientes volvió a reconstituirse. De hecho, regresó al cabo de poco tiempo a la frontera noroccidental utilizando sus Lysander en aquellos lugares donde no había oposición aérea. Hacia finales de 1942 volvió al combate, pero esta vez fue confinado a tareas de enlace hasta que se reequipó con Hawker Hurricane.

Tras entrenarse con su nueva montura, el escuadrón inició vuelos de reconocimiento en el área de Rathe-daung en enero de 1943. El Hurricane era muy apto para las misiones de reconocimiento táctico y la unidad comenzó a dejar sentir su presencia en los combates. Su cometido primordial era el reconocimiento, y sus Hurricane, equipados con cámaras, levantaron mosaicos de fotografías del área de operaciones.

En marzo la unidad tenía un destacamento en el Imphal, donde efectuaba salidas de refofoto a alta cota, pero el grueso del 28.º Squadron siguió operando a ras de las copas de los árboles. Voló sin cesar hasta la época de los monzones, durante la cual se dedicó a perfeccionar el aprendizaje de sus pilotos y a poner a punto su material.



El modelo empleado actualmente por el 28.º Squadron es el Westland Wessex HC.Mk 2, destinado a gran número de tareas entre las que destacan las patrullas fronterizas, el control de la inmigración ilegal, las salidas antipiratería, la cooperación con el ejército y el transporte. El emblema del escuadrón aparece en la deriva (foto MoD).

En 1944 volvió a la ofensiva, realizando hasta doce salidas diarias el mes de marzo y perseverando en su cometido básico de refofoto táctico. En abril sus Hurricane fueron empleados para transportar correo de Dimapur al Imphal además de sus otras tareas, y una vez más comenzó a crecer su relación de bajas. En julio de 1944 la unidad había sido retirada de las operaciones una vez más a causa de los monzones, y no volvió a la acción hasta diciembre. Ahora el empeño aliado se centraba en forzar la retirada japonesa y el escuadrón hubo de operar con gran intensidad durante los cuatro meses siguientes, desplazándose hacia el sur para no distanciarse del móvil frente. Hacia junio todos sus aviones estaban fuera de servicio debido a que el ritmo de las operaciones había perjudicado la disponibilidad de repuestos, y el escuadrón comenzó a reequiparse al mes siguiente con el Supermarine Spitfire Mk XI. Comenzó a operar con él cuando llegaron de nuevo los monzones y en realidad poco pudo hacer antes de que concluyese la guerra. Por entonces había cambiado sus aviones por los Spitfire Mk XIV y se había trasladado a Malasia.

En mayo de 1949, el 28.º Squadron

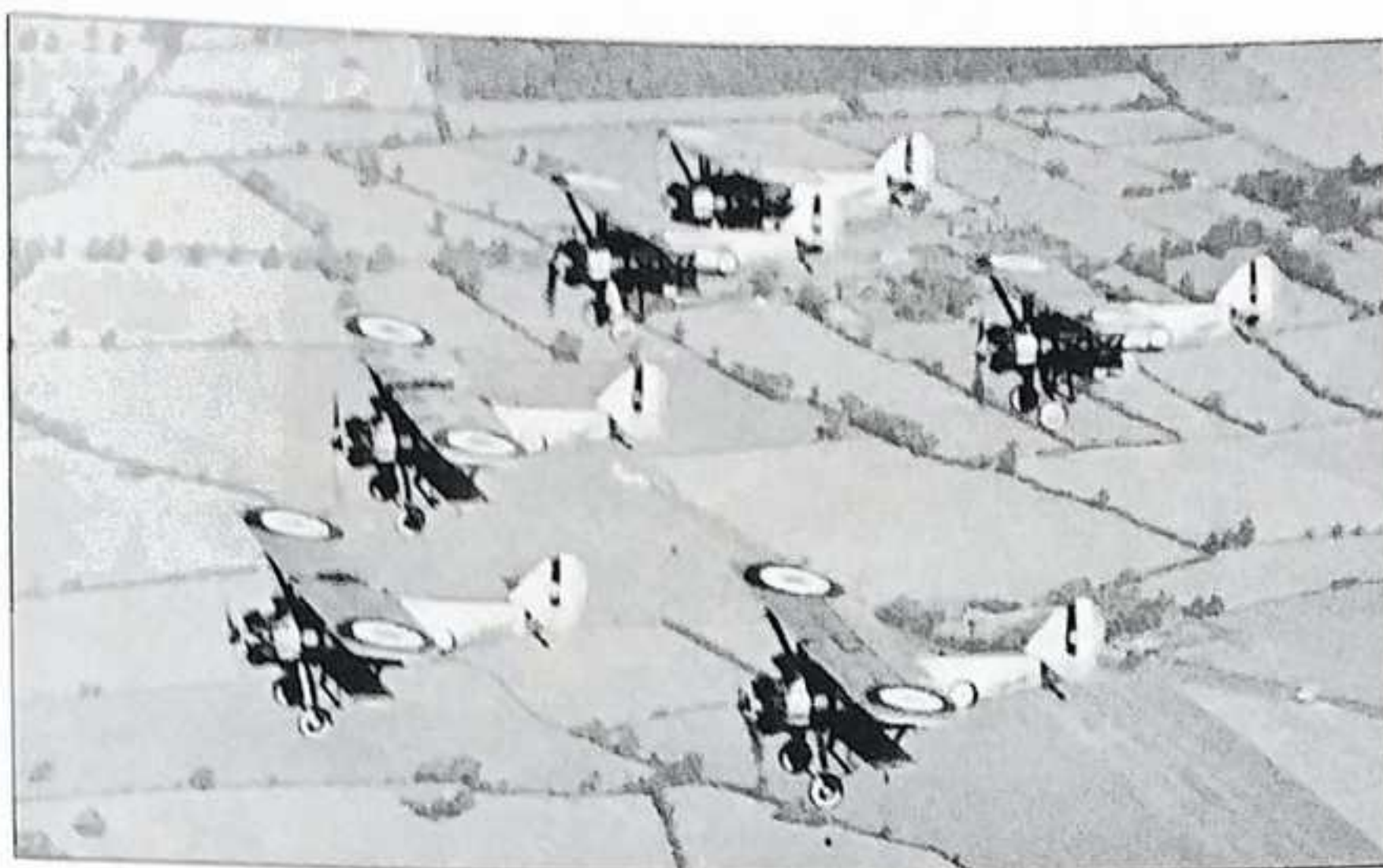
fue retirado de ese área y trasladado a Hong Kong, donde ha permanecido desde entonces. En 1951 recibió el de Havilland Vampire para la defensa local de la colonia y, en calidad de unidad de ataque al suelo, cooperó con las unidades del Ejército desplegadas en la zona. Siguió en ese papel hasta 1967, utilizando aviones Vampire, de Havilland Venom y Hawker Hunter. El 2 de enero de 1967 fue disuelto por considerarse inútil conservar en el área una fuerza de combate que sería rápidamente barrida en caso de un conflicto con China.

Sin embargo, el 1 de marzo de 1968 el 28.º Squadron fue reconstituido en Kai Tak (Hong Kong) pero para un cometido bien diferente. Fue equipado con helicópteros Westland Whirlwind HAR.Mk 10, con los que llevó a cabo vuelos de búsqueda y salvamento sobre la costa y las montañas, proporcionando además soporte táctico a las unidades de tierra que patrullaban la frontera. Uno de sus objetivos principales fue el control de la inmigración ilegal, un problema grave en la colina británica. Esta labor se vio facilitada en 1972 gracias al remplazo del Whirlwind por el Westland Wessex, y desde entonces el escuadrón se ha labrado una excelente reputación.



Un núcleo del 23.º Squadron sirvió para crear el 29.º Squadron, constituido oficialmente en Gosport el 7 de noviembre de 1915. Desde el principio se pensó en él como unidad de caza, equipada con aviones propulsores Arco D.H.2, y cuando se dirigía hacia Francia el 25 de marzo de 1916 perdió cuatro de sus aparatos a causa de una tormenta de nieve. El escuadrón entró en acción en abril y obtuvo su primera victoria el 1 de mayo. Los D.H.2 fueron bienvenidos en el frente Occidental para combatir a los monoplanos Fokker, y al empezar la ofensiva del Somme, en junio, la unidad hubo de efectuar numerosas salidas de patrulla ofensiva y escolta de las formaciones de bombardeo y reconocimiento pertenecientes a escuadrones de cooperación con el ejército. En el transcurso de esa batalla, el escuadrón estuvo desplegado en Abeelee, pero cuando la ofensiva se empantanó ante la inminencia del invierno el 29.º se trasladó al frente del 3.º Ejército, en Le Hamel. Prosiguieron las patrullas ofensivas, pero la climatología recortó las operaciones hasta la primavera. Por entonces, el 29.º Squadron había sido reequipado con scouts Nieuport.

El verano de 1917 trajo consigo la aparición de las formaciones aéreas alemanas llamadas «circus» y el 29.º Squadron se vio frecuentemente envuelto en los grandes combates aéreos que se hicieron habituales en el frente Occidental. En la tercera batalla de Ypres, ese mismo verano, el escuadrón se dedicó al ataque al suelo, volando bajo sobre las trincheras y las carreteras para ametrallar tropas y transportes alemanes. Una de sus especialidades fue también la destrucción de globos de observación. Los Nieuport sirvieron con el escuadrón hasta abril de 1918, en que fueron reemplazados por cazas RAF S.E.5a. Con ellos, desplegados en la zona de St Omer, el escuadrón combatió durante el último verano de la guerra en los vastos y sangrientos choques aéreos propios del frente Occidental. Pero demostró una gran eficacia: por ejemplo, en agosto se anotó el derribo de 42 aviones y ocho globos. En la ofensiva final, en otoño, y basado en La Lovie y Hoog Huys, el 29.º Squadron volvió a los ataques a baja cota y al bombardeo táctico. Tras el armisticio fue elegido para permanecer en



Una formación de seis Siskin del 29.º Squadron, en vuelo sobre North Weald. El Siskin, primer caza de la RAF construido con estructura metálica, sirvió con el 29.º entre 1928 y 1932, y participó con el escuadrón en la edición de 1929 del festival de Hendon (foto Bruce Robertson).

Alemania dentro del Ejército de Ocupación hasta finales del verano de 1919, en que regresó a Gran Bretaña para ser disuelto en Spitalgate el 31 de diciembre de 1919.

El 29.º fue creado de nuevo en Duxford el 1 de abril de 1923; era de nuevo un escuadrón de caza, equipado con el Sopwith Shipe, pero su conversión fue lenta y se demoró un año entero. El Snipe fue sólo el preludio de un nuevo caza, el Gloster Grebe, que entró en servicio en enero de 1925. En 1928 el escuadrón se mudó a North Weald y desde allí empleó sus nuevos Armstrong Whitworth Siskin formando parte de las fuerzas de defensa metropolitana. Los Siskin fueron reemplazados por Bristol Bulldog cuatro años después. Al igual que otros escuadrones de caza del momento, el 29.º pasó gran parte del tiempo ejercitándose para el combate, el vuelo en formación y la acrobacia, desplazándose una vez al año a un polígono de tiro y siendo seleccionado de cuando en cuando para participar en los festivales anuales de Hendon.

En marzo de 1935 el escuadrón siguió los pasos del 23.º Squadron y se convirtió en una unidad de cazas biplazas equipada con el Hawker Demon, con el artillero a popa del piloto. Sólo tuvo seis meses para acostumbrarse a su nueva modalidad operativa antes de ser enviado a Egipto, debido a que Mussolini había invadido Abisinia y el gobierno británico quería reforzar sus fuerzas en la región. El 29.º permaneció en esa área durante 10 meses, sin entrar en acción, y regresó a North Weald para encargarse una vez más de tareas de defensa. A partir de finales de 1937 se reequipó con Hawker Demon. Fue un avión inadecuado para el combate, pero sirvió para dar más experiencia al 29.º Squadron. Ante la inminencia de la guerra, en el otoño de 1938 la unidad camufló sus Demon aún a sabiendas de que no los iba a emplear en acción. A finales de año se reequipó con el Bristol Blenheim. Este aparato fue un nuevo cambio para el escuadrón, pues se trataba de un avión triplaza con un navegante además del pi-

loto y del artillero. Basado ahora en Debden, el escuadrón se preparó para el vuelo nocturno y un mes después del estallido de la II Guerra Mundial estaba de nuevo listo para entrar en combate.

Pero entonces se produjo un momento de anti-clímax, pues permaneció nueve meses sin entrar en acción; en lugar de eso, realizó patrullas de convoyaje en el mar del Norte como misión rutinaria. Pero cuando comenzó la batalla de Inglaterra, en el verano de 1940, se iniciaron también las patrullas nocturnas y el 18 de junio el escuadrón derribó dos aviones nocturnos si bien contra la pérdida de dos de sus Blenheim. El escuadrón perfeccionó su capacidad de combate y, aunque el Blenheim no era un avión ideal para ese cometido, siguió mejorando su palmarés de victorias, incluso a pesar de que fue trasladado más al norte, a Lincolnshire. Durante el otoño comenzó a reequiparse con el Bristol Beaufighter, y este poderoso avión equipado con radar dio a la unidad más posibilidades de éxito. En abril de 1941, el 29.º se trasladó a West Malling (en Kent), donde permaneció durante dos años, y empezó a convertirse en uno de los pilares que soportaron las defensas nocturnas de Gran Bretaña. Cada noche en que se esperaba actividad enemiga el 29.º se hallaba de patrulla, incrementando lentamente su número de victorias. En octubre de 1942 se dedicó a la defensa de Canterbury contra los bombardeos nocturnos y consiguió abatir tres aviones enemigos en una sola noche. Unos meses más tarde comenzó a acompañar a las patrullas de intrusión sobre los aeródromos alemanes en Francia para destruir *in situ* a los aviones enemigos.

En el verano de 1943, el 29.º fue retirado de las operaciones para que se convirtiese al de Havilland Mosquito, con el que volvió a la acción el mes de agosto desde Bradwell Bay. El escuadrón volvió a conseguir éxitos, hasta el punto que al final del año presentaba una cifra total de 60 victorias, nada desdeñables para una unidad dedicada en exclusiva a la caza nocturna.



El 29.º Squadron participó en las medidas de aislamiento de Rodesia al declararse la UDI en 1965. Se trasladó a Ndola, en Zambia, donde permaneció nueve meses antes de regresar a su base habitual de Akrotiri, en Chipre.

Fue transferido a misiones de intrusión en 1944, operando desde diversas bases, y siguió en esa tarea durante todo el año en que se produjo la invasión de Francia y el enemigo comenzó a retirarse hacia su propia patria. En octubre y noviembre, el escuadrón fue brevemente desviado a patrullas nocturnas como medida defensiva contra las bombas volantes V-1 apuntadas contra el sudeste de Inglaterra, pero cuando esta amenaza decreció el escuadrón regresó a sus cometidos habituales. Sus vuelos de intrusión continuaron hasta la derrota alemana: días antes de la conclusión de las hostilidades, el escuadrón se había apuntado el derribo de un caza a reacción Messerschmitt Me 262.

Tras la guerra, el 29.º fue elegido como parte permanente del Mando de Caza y devuelto a West Malling, equipado aún con el Mosquito. La amplia reducción de los efectivos de la RAF trajo más de un problema, pero a finales de los años cuarenta la situación se había establecido y el 29.º Squadron se dedicaba a sus misiones de rutina. En 1950, el 29.º fue escogido como el primer escuadrón de caza nocturna que iba a convertirse a cazas a reacción. Como las pistas de West Malling fueron consideradas algo cortas, la unidad se desplazó a Tangmere, donde en el verano de 1951 recibió sus primeros Gloster Meteor NF.Mk 11. Durante los años cincuenta, el 29.º Squadron se dedicó a tareas de caza nocturna y todotiempo, empleando sus Meteor NF.Mk 11 originales hasta finales de 1957. Por entonces había dejado Tangmere y se había mudado a Acklington, donde inició la conversión al Gloster Javelin. Con él se trasladó a la base de caza de Leuchars a esperar la venida de los años sesenta.

Durante ese decenio se decidió reforzar la presencia de la RAF en Chipre, así que el 29.º Squadron se trasladó con sus Javelin a Nicosia para proporcionar defensa todotiempo a la isla. Pero esa estancia fue breve, pues al cabo de poco tiempo estalló la crisis independentista rodesiana y el escuadrón hubo de afrontar el difícil papel de mantener un destacamento en Zambia para proteger los intereses



Uno de los eventos de 1953 fue la revista real de la RAF, celebrada en Odiham el mes de junio. Uno de los 655 aviones que participaron en la parada aérea fue este Meteor NF.Mk 11 del 29.º Squadron.



Los últimos Meteor del 29.º Squadron fueron los tres de la Patrulla de Facilidades de Blancos. Esos aparatos fueron empleados en la instrucción acrobática, pues los Javelin que entonces usaba la unidad presentaban ciertas restricciones a ese respecto. En la fotografía aparecen esos tres Meteor mientras son preparados para desplazarse a la 5.ª Unidad de Mantenimiento, donde fueron dados de baja.



el 29.º fue elegido para convertirse en el segundo escuadrón de defensa aérea dotado con ese modelo. Se reequipó con el Phantom en Coningsby el 31 de diciembre de 1974 y allí ha permanecido desde la fecha, en defensa de la región de Midlands. En 1982 envió un destacamento de aviones Phantom a las islas Malvinas para reforzar sus defensas una vez se hubo mejorado la pista de Puerto Argentino. Este destacamento fue redenido 23.º Squadron el 30 de marzo de 1983.

El Lightning F. Mk 3 sirvió con el 29.º Squadron durante siete años, de 1967 a 1974. La famosa insignia formada por letras equis aparece flanqueando la escarapela del morro.

El 29.º Squadron recibió sus Phantom en diciembre de 1974, procedentes del 6.º Squadron. El 29.º proporcionó los primeros Phantom desplegados en las Malvinas; ese primer destacamento creció y acabó por convertirse en el 23.º Squadron.

británicos. Pero no llegó a entrar en acción y los Javelin acabaron por ser retirados.

En mayo de 1967 el escuadrón regresó de Chipre y entró a formar parte del ala de caza de Wattisham, en Suffolk. Allí fue reequipado con el BAC Lightning F. Mk 3 y una vez más disfrutó de un período de estabilidad,

pues esa base se convirtió en su hogar permanente durante siete años. El 19 de julio de 1974 el escuadrón fue disuelto en Wattisham, pero ello sólo respondía a un cambio de política operacional: el Lightning iba a ser remplazado de sus cometidos de interceptación por el McDonnell Douglas Phantom FGR. Mk 2, a raíz de lo cual



El emblema del 29.º Squadron (XXX) fue utilizado por primera vez en los Grebe de esta unidad y actualmente aparece en las derivas de sus Phantom.



El escudo del escuadrón, con un águila y un buro, simboliza el combate aéreo, el cometido primario de esta unidad desde su formación hasta hoy.



30.º Squadron



Algunos escuadrones de la RAF se han mantenido a lo largo de los años desempeñando un mismo cometido, pero en cambio otros han visto mutar su misión más de una y dos veces. A esa segunda categoría pertenece el 30.º Squadron, al que se han asignado diversas tareas a lo largo de su historia, tanto en la metrópoli como en ultramar. Nació como un reducido destacamento de personal del RFC, con unos pocos aviones RAF B.E.2c y Farman y basado en Ismailia (Egipto)

para la defensa del canal de Suez. Ese embrión había llegado al lugar en 1914, y el 24 de marzo de 1915 se convirtió en el 30.º Squadron. Con sólo cuatro aeroplanos normalmente disponibles, mantenía reconocimientos rutinarios del Canal en prevención de cualquier intento turco de atacarlo o dañarlo. Ésa fue su labor hasta el 26 de noviembre de 1915, momento en el que había realizado 142 vuelos de reconocimiento. Ese día fue relevado por una patrulla del 14.º Squadron, que heredó los aviones del 30.º Squadron. Éste zarpó hacia Basora, al sur de Mesopotamia, donde absorbió tres reducidas patrullas que allí se encontraban. De este modo pudo entrar inmediatamente en acción, ya que la batalla de Ctesiphon estaba en su apogeo, y el escuadrón hubo de dedicarse a vuelos de reconocimiento y de corrección artillera, así como a rudimentarias salidas de bombardeo cuando ello fue posible. Al llegar el Año Nuevo las cosas no iban nada bien para los británicos y la guarnición de Kut quedó aislada. Como ya habían hecho los españoles en el norte de África, el escuadrón se dedicó al lanzamiento de suministros sobre los sitiados; ese cometido ganó en importancia, de modo que a finales de abril se efectuaron 32 salidas en sólo tres días. Allí existía cierta oposición aérea y varios pilotos fueron heridos



El primer modelo utilizado con cierta intensidad por el 30.º Squadron en sus misiones de patrulla en Iraq fue el D.H.9A. Estacionado en una pista en el desierto, el H3433 muestra sus bordes marginales alares y de los estabilizadores pintados de rojo, el símbolo de la Patrulla A en el morro y el emblema de la palmera en la faja del fuselaje.

en esas acciones, pero finalmente Kut cayó en manos de los turcos y el escuadrón volvió a sus misiones de reconocimiento. Por entonces, esta unidad tenía destacamentos en seis aeródromos distintos, de modo que el suministro de respuestos era su principal problema; sin embargo, esa situación se alivió algo con la llegada de 13 aviones B.E.2c recién salidos de fábrica.

A finales de año, el escuadrón se había reagrupado una vez más y se preparó para el avance británico sobre



El Wapiti sirvió en las filas del 30.º Squadron en los años veinte y treinta, operando desde Hinaidi y Mosul entre las gargantas montañosas de Iraq. El avión de la fotografía, el J9620, fue captado en marzo de 1932 en vuelo de patrulla. Con esa orografía, la parada del motor podía suponer un difícilísimo aterrizaje forzoso en una zona habitada por tribus poco hospitalarias.

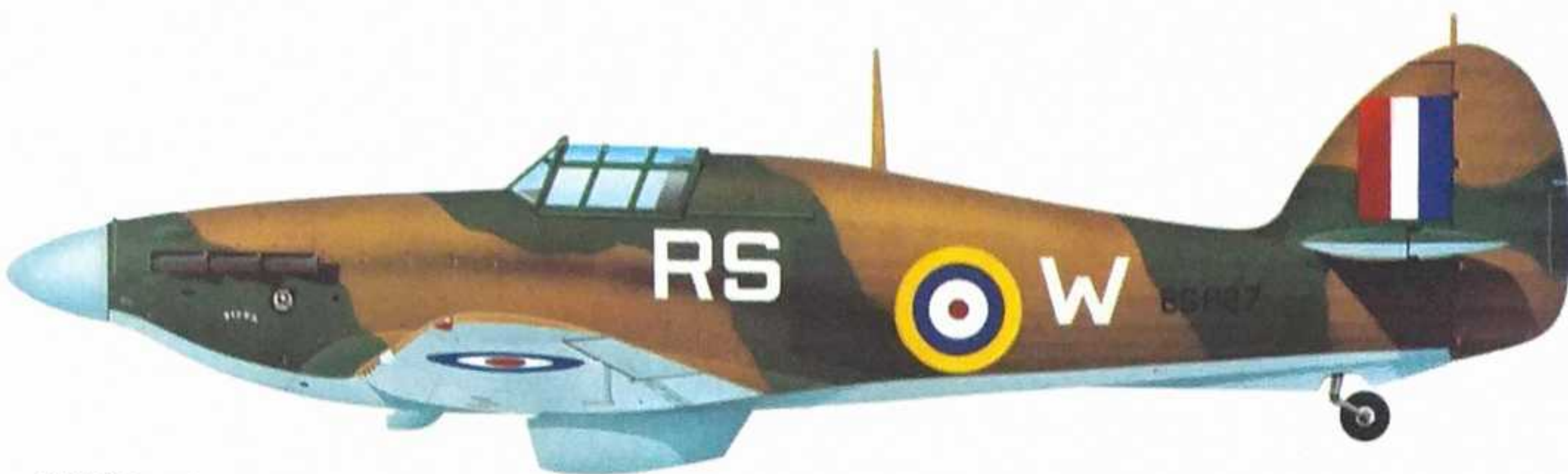
el Tigris, durante el cual su misión primordial fue el bombardeo de las fuerzas enemigas en retirada. El escuadrón consiguió asimismo su primera victoria aérea, y el mes de abril había derribado ya otros dos aviones enemigos. Ese avance acabó con la toma de Bagdad en marzo y prosiguió, ralentizado, durante el resto de las hostilidades, obligando al constante repliegue de los ejércitos turcos. El 30.º Squadron apoyó a las fuerzas de tierra con sus salidas de reconocimiento, reglaje

...y bombardeo, que culminó en la captura de Mosul el 1 de noviembre de 1918. Al concluir la guerra, el escuadrón se mantuvo en Mesopotamia hasta abril de 1919, en que fue incluido al cuadro de mando en Bagdad.

Sin embargo, el 1 de abril de 1920 recuperó su pleno potencial operativo al recibir aviones RAF R.E.8 para misiones de cooperación con el ejército. Al año siguiente, los R.E.8 fueron sustituidos por de Havilland D.H.9A, con los que el escuadrón se dedicó a patrullas de policía sobre Iraq durante los años veinte. Su actividad fluctuó regularmente: en algunas épocas no había otra cosa que hacer que no fueran vuelos de entrenamiento, pero a veces algún cabecilla tribal se decidía a crear problemas y el escuadrón tenía que empeñarse en salidas de reconocimiento y bombardeo, así como algunas de apoyo cercano a la infantería.

Al llegar el cambio de decenio, los viejos D.H.9A fueron sustituidos por el Westland Wapiti, que consistía en un fuselaje y un motor casados con las alas del de Havilland, de las que existían grandes excedentes. Sin embargo, el motor Bristol Jupiter ofrecía una mejora de prestaciones y, de hecho, el avión era nuevo de fábrica, de manera que el escuadrón experimentó una mejora en la realización de sus patrullas de policía. El Wapiti dio paso al cabo de seis años al Hawker Hardy. Se trataba de una versión del Hawker Hart modificada especialmente para operaciones en Oriente Medio, con un radiador mejorado y neumáticos de baja presión; el 30.º Squadron fue la primera unidad receptora de este modelo. Los Hardy sirvieron con él hasta 1938, en que el suministro de los nuevos Bristol Blenheim Mk I al Mando de Bombardeo permitió que algunos ejemplares pudiesen ser enviados a ultramar. El 30.º Squadron, estacionado a la sazón en la gran base británica de Habbaniya, en Iraq, se convirtió en la primera unidad de Oriente Medio equipada con este moderno avión. Al estallar la I Guerra Mundial había completado la conversión al Blenheim y se trasladó a Egipto por si la guerra se extendía a esa región. Cuando Italia declaró la guerra, en 1940, el escuadrón envió destacamentos al desierto occidental y allí llevó a cabo su primera salida operacional el 15 de agosto, un bombardeo de hidroaviones italianos en el golfo de Bomba.

Las operaciones se produjeron a un ritmo espasmódico hasta noviembre, en que los italianos invadieron Grecia y el 30.º fue destinado al país helénico para asegurar la defensa de Atenas. Ahora era en parte un escuadrón de caza, con aparatos Blenheim Mk IF además de sus Mk I, y su cometido principal era la defensa aérea. A pesar de ello, sus Blenheim de bombardeo tomaron parte en varias incursiones contra los italianos, tanto en Grecia como en la Italia meridional, pero antes de que concluyese la campaña el 30.º Squadron era ya una unidad dedicada exclusivamente a la caza. Al caer Grecia, el 30.º se trasladó a Creta, pero una vez allí fue bombardeado y hubo de retirarse a Egipto para reequiparse totalmente. Se le asignaron entonces aviones Hawker Hurricane para la ejecución de misiones de caza. A finales de junio, el 30.º Squadron tenía asignada la defensa de Alejandría y comenzó a efectuar operaciones nocturnas, consiguiendo su primera victoria de este tipo el 7 de agosto de 1941. Durante el otoño se trasladó al desierto occidental para efectuar pa-



El 30.º Squadron recibió sus primeros Hurricane en Egipto en junio de 1941 y con ellos se mudó a Ceilán a principios de 1942. Posteriormente se trasladó a Birmania, donde realizó la conversión al Thunderbolt en setiembre de 1944.

trullas de protección de convoyes. Esa fue la pauta operativa de la unidad hasta que, en febrero de 1942, hizo las maletas y se embarcó de nuevo con destino hacia Ceilán.

Llegó a esos parajes justo a tiempo: invirtió el mes de marzo en asentarse y reconocer el área que tenía bajo su tutela cuando, el 5 de abril, tuvo lugar el único raid japonés a gran escala contra Ceilán. La sorpresa fue casi total, pues los atacantes eran 50 bombarderos embarcados con escolta de caza. El escuadrón pudo alzar el vuelo cuando comenzaban a caer las bombas y consiguió abatir once aviones enemigos y reclamar el derribo probable de otros siete y daños en cinco más. Sin embargo, ocho de sus Hurricane habían sido destruidos con la pérdida adicional de cinco pilotos. Lo que quedaba del escuadrón fue puesto en alerta, pero no se produjeron más ataques. El escuadrón pudo por fin aclimatarse a su nuevo teatro de operaciones, pero permaneció en Ceilán durante otros dos años sin que tuviese oportunidad de volver a entrar en combate.

En febrero de 1944, el 30.º Squadron volvió a ser destinado a una zona de operaciones. Destacado a Birmania, comenzó a escoltar los transportes Douglas Dakota que llevaban suministros a las tropas británicas empeñadas en la jungla, incluidas las que se hallaban detrás de las líneas enemigas. Paulatinamente se convirtió en una unidad de dedicación plena, pues llevaba a cabo escoltas durante el día mientras que por la noche efectuaba incursiones «Rhubarb» contra el tráfico fluvial, una actividad difícil y peligrosa que sin embargo se vio recompensada por el gran número de objetivos destruidos. Tras cuatro meses de trabajar a destajo, el escuadrón se replegó a Yelahanka para reequiparse con el Republic Thunderbolt. Hubieron de pasar cuatro meses de entrenamiento antes de que la unidad volviese a operar. Volvió al combate en octubre de 1944, realizando ametrallamientos a baja cota en apoyo del XV Cuerpo. Adoptó el sistema de la «fila de taxis», consistente en patrullas permanentes sobre la zona que eran enviadas contra objetivos seleccionados por un oficial de control avanzado destacado con las fuerzas de tierra. Además de eso, se dedicó asimismo a la ejecución de salidas «Rhubarb» de largo alcance y escoltas de polimotos.

En mayo de 1945, el escuadrón se retiró del frente para descansar. Al concluir las hostilidades, permaneció en la India y fue reequipado con el Hawker Tempest 2, pasando a formar parte de las RAF India. Ello duró solamente hasta 1947, en que se concedió la independencia al subcontinente, la RAF se retiró de esos parajes y el 30.º Squadron fue disuelto en Agra el 1 de abril de 1947.

El 24 de noviembre de ese año el 30.º Squadron fue reconstituido, por



El 30.º Squadron fue reconstituido en Fairford el 1 de mayo de 1968, equipado con el Lockheed Hercules (que todavía emplea en la actualidad). Se trasladó más tarde a RAF Lyneham, su base actual, y fue empeñado en el largo puente aéreo a las islas Malvinas (foto MoD).

primera vez en Gran Bretaña. El lugar fue Oakington, donde fue equipado con el Douglas Dakota y destinado a cometidos de transporte. No pasó mucho tiempo antes de que fuese necesario en Alemania, donde Berlín había sido sometida a bloqueo y la RAF, con la USAAF, organizó un puente aéreo para abastecer la ciudad. Desde primeros de 1948 hasta bien entrado 1949, el escuadrón se mantuvo en la brecha, usando Wunstorf como base de operaciones. La suma de los esfuerzos británicos y norteamericanos salió airosa de la situación y el 30.º Squadron se retiró a Gran Bretaña para reasumir sus tareas rutinarias. Más tarde, en 1950, fue reequipado con el Vickers Valetta y se convirtió en el escuadrón de transporte de corto alcance de la RAF en Europa, volando a muchas capitales del continente, incluidas algunas situaciones más allá del Telón de Acero. Además, mantuvo unos pocos Valetta para transporte de personalidades.

Ése fue el cometido del 30.º Squadron durante siete años cuando, si bien siguió siendo una unidad de transporte, hubo de adaptarse a una tarea diferente. Reequipado con el Blackburn Beverley en Dishforth, se convirtió en un escuadrón de transporte pesado táctico. Se desplegó a Kenia y envió un destacamento a Adén. En 1961 suministró parte de los medios necesarios para el rápido envío de tropas de refuerzo a Kuwait durante la crisis que allí se desató. Desempeñó una labor más humanitaria durante las serias inundaciones que tuvieron lugar en Kenia, en las que el escuadrón transportó suministros a las zonas damnificadas. En 1964 se desplazó al golfo de Arabia como escuadrón de transporte general en ese



Tomada probablemente en Jumchar, esta fotografía muestra dos Thunderbolt Mk II del 30.º Squadron en marzo de 1945. Es interesante reseñar que el escuadrón había pintado su emblema de la palmera en la faja blanca que cruzaba la deriva.

área, y fue disuelto en Muharraq el 6 de setiembre de 1967.

El escuadrón fue creado de nuevo en Fairford el 1 de mayo de 1968, de nuevo para cometidos de transporte y equipado con el Lockheed Hercules. De alguna forma, su papel fue parecido al desempeñado con los Beverley, pues en ambos casos se dedicó a operar en las rutas de transporte de la RAF y a suministrar apoyo táctico al Ejército; en ese último aspecto, empleó sus aviones en el transporte de infantería y paracaidistas, o bien para el lanzamiento de su equipo y suministros. El 30.º se mudó a Lyneham tres años más tarde, y desde 1971 ha servido sin interrupción en ese doble cometido. En 1982 sus responsabilidades se ampliaron, como en los demás escuadrones de Hercules, por la necesidad de realizar largos vuelos a las islas Malvinas, que desde entonces se han convertido en uno de los destinos habituales de los Hercules.

31.º Squadron



El 31.º Squadron es, posiblemente, la unidad de la RAF que más tiempo tardó en constituirse totalmente. Su primera patrulla, la A, nació en Farnborough el 11 de octubre de 1915 con la intención de que operase en la India. Con cinco aviones RAF B.E.2c, zarpó hacia el subcontinente el 27 de noviembre y arribó a su base de Risalpur al cabo de un mes. Esa patrulla se encargó de erigir las instalaciones necesarias para el resto de la unidad. La Patrulla B se creó a partir de una escisión del 22.º Squadron en febrero de 1916 y se unió a la otra patrulla un mes más tarde. La última patrulla, la C, se constituyó a partir de la Brigada de Defensa Metropolitana de Gosport y partió de Inglaterra en mayo. De este modo el escuadrón se fue formando de forma fragmentaria y no fue hasta octubre de 1916 que estuvo listo para entrar en acción.

Esta comenzó inmediatamente con salidas de reconocimiento para asegurar que el personal que construía fortificaciones en la frontera del Nohmand no fuese cogido por sorpresa por tribus armadas. El 13 de noviembre, se descubrió uno de tales grupos y dos días más tarde el escuadrón dirigió contra él el tiro de la artillería antes de bombardear a los supervivientes.

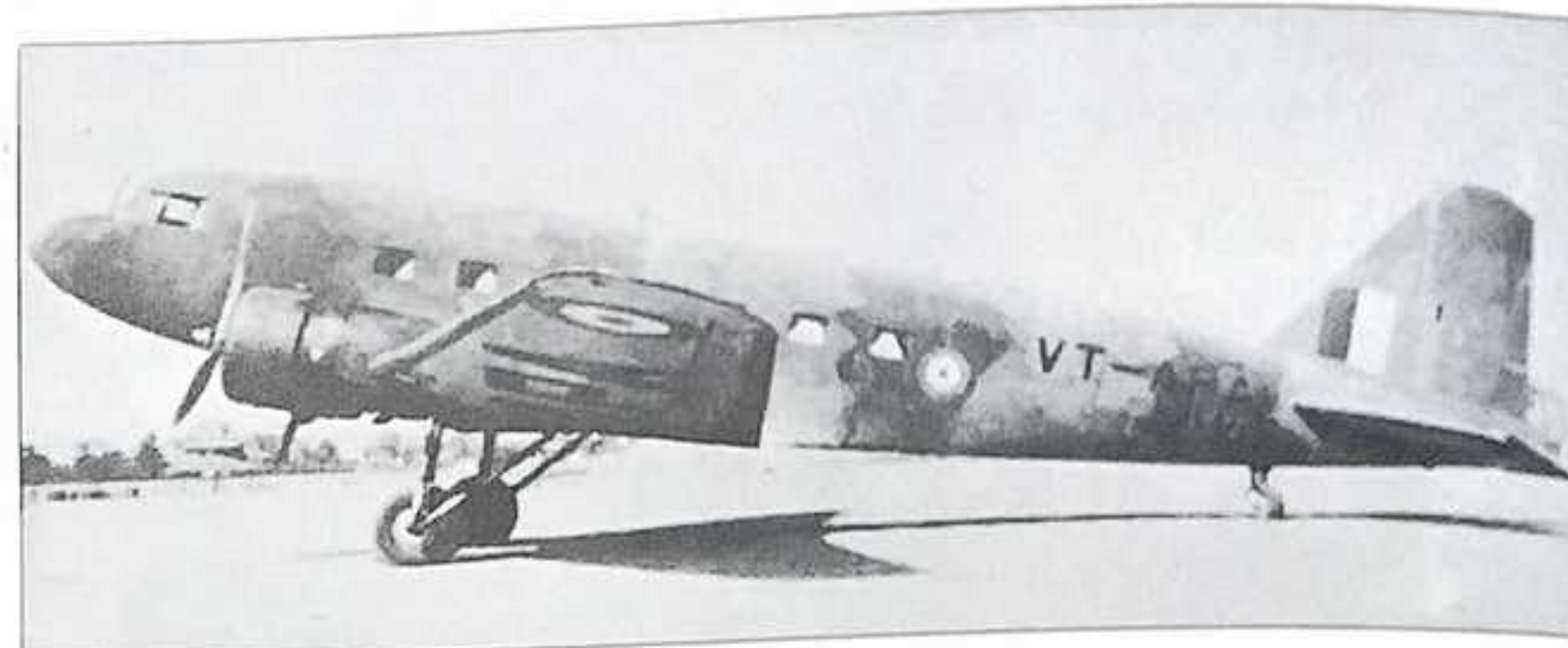
A principios de 1917, el escuadrón comenzó a actuar en forma de destacamentos. Durante el resto de 1917 y principios de 1918 se vivió cierta calma en la región, de manera que el escuadrón pudo dedicarse a equipar mejor la zona que tenía asignada mediante la preparación de pistas de aterrizaje avanzadas y también desarrollando nuevas tácticas. Los aviones originales habían sido reforzados con Farman y RAF F.E.2b, pero los B.E.2 eran todavía el núcleo de la unidad. En febrero de 1918 hubo de aten-

der la tensión generada en Beluchistán, donde se realizaron bombardeos punitivos de poblados (avisando antes a sus habitantes para que pudieran evacuarlos) y en abril la región volvía a estar en calma. Aparecieron otros modelos de aviones y en 1919 comenzó el reequipamiento con el Bristol Fighter. En abril de ese año el escuadrón comenzó a operar contra la sublevación de Amritsar y en mayo obtuvo un gran éxito en el bombardeo de la carretera de Dacca; los combates cesaron en agosto. Al mismo tiempo, el escuadrón mantenía un destacamento en Kohat, actuando contra las fuerzas de Nadir Khan.

La situación se calmó de nuevo y en febrero de 1920 desaparecieron los últimos aviones F.E.2. Se produjeron sólo acciones esporádicas durante los dos años siguientes, principalmente porque el escuadrón padecía de una crónica falta de repuestos pese a los esfuerzos de su comandante, el que durante la II Guerra Mundial sería el controvertido «Bombardeero» Harris. Los Wazir crearon ciertos problemas en 1922 y la unidad actuó durante un par de meses. En diciembre de 1928, el 31.º participó en la evacuación de Kabul mediante la ejecución de escoltas a los transportes de tropas Vickers Victoria. En agosto de 1930, la Patrulla B se mudó a Jacobabad para cubrir un servicio postal regular, ya que las inundaciones propias de la región habían dejado impracticables las carreteras y los tendidos ferroviarios.

El año siguiente fue memorable, pues en su transcurso se produjo el ansiado reequipamiento de la unidad, con el Westland Wapiti. Este modelo entró en acción al cabo de tres meses en el área de Zhob, actuación que se prolongó durante tres años. En 1935, el escuadrón estaba basado en Quetta donde, el 31 de mayo, la ciudad y el aeródromo fueron afectados por un fuerte terremoto; el escuadrón padeció varias bajas y llevó a cabo vuelos de reconocimiento para ayudar a valorar la magnitud de los daños antes de ser evacuado a Drigh Road.

En 1936, el 31.º Squadron regresó a Quetta dejando un destacamento permanente en el fuerte Sandeman para operar en el área de Zhob. Ésa fue la norma hasta mediados de 1939, cuando la unidad se trasladó a Karachi y cambió su cometido. Allí iba a convertirse en el primer escuadrón de transporte del Mando de la India, heredando una colección de aviones Vickers Valentia del 216.º Squadron y absorbiendo la Patrulla de Bombardeo/Transporte de Lahore. Pasó a ser de ese modo una unidad mucho más grande y, antes de que pudiese operar como entidad de transporte, hubo de



Cuando estalló la II Guerra Mundial, el 31.º Squadron se había convertido en una unidad de transporte y en 1941 tomó parte en la operación de levantamiento del cerco impuesto a la base de la RAF en Habbaniya, en Iraq. Más tarde la unidad comenzó a emplear aviones civiles requisados, como este DC-2 de Tata Airlines, fotografiado en Iraq en junio de 1941 (foto Bruce Robertson).

participar en salidas de bombardeo contra el faquir de Ipi y sus disidentes. Esas operaciones prosiguieron durante 1940, año en el que también se efectuaron vuelos de auxilio a Chitral, donde se había desatado una hambruna.

Las operaciones en la frontera cesaron en 1941, cuando la unidad comenzó a dedicarse a tareas de transporte militar y entre otras actividades trasladó el personal de dos escuadrones de la RAF de la India a Singapur, y el 2.º Batallón del regimiento King's Own a Iraq, para que actuase en la rebelión que allí había surgido; asimismo voló diariamente a Habbaniya durante la época de tensión. Por entonces la unidad empleaba algunos aviones civiles requisados, del tipo Douglas DC-2, que dejaron a los pobres Valentia pasados de moda. En octubre de 1941 se envió a los DC-2 en destacamento a Egipto, donde entraron en acción en el desierto occidental (uno de ellos fue derribado) y volaron desde allí a puntos tan dispares como Chipre y Stalingrado.

Este destacamento en Oriente Medio regresó en febrero de 1942 para descubrir que el escuadrón se había trasladado a Mingaladon (Birmania) para cubrir un servicio diario a Calcuta. Más tarde, toda la unidad se trasladó a Akyab, desde donde efectuó salidas de evacuación de los aeródromos birmanos ante el avance japonés. Llegaron más aviones civiles militarizados (principalmente DC-3) y los Valentia fueron retirados. Se recibieron también aviones Lockheed 12A para tareas de enlace y en setiembre llegaron los Lockheed Hudson. El escuadrón debía ahora desempeñar dos tareas distintas: mantener ciertas rutas regulares en las regiones orientales de la India y lanzar suministros sobre las tropas en primera línea de fuego. En 1943 llegaron los primeros Douglas Dakota y al poco tiempo el escuadrón quedó completamente equipado con este modelo. En mayo fue destinado a apoyar los combates que tenían lugar alrededor del Imphal, lanzando suministros sobre la guarnición con grave peligro para los aviones. Durante todo el verano, el escuadrón operó con gran intensidad (690 horas de vuelo en agosto) y ni tan siquiera los monzones lograron ralentizar de forma importante el ritmo de operaciones. A principios de 1944, el 31.º comenzó a volar sobre el Himalaya para llevar suministros a las fuerzas norteamericanas en China. Las misiones de lanzamiento de pertrechos no disminuyeron a causa de la nueva actividad; por el contrario, el mes de febrero de 1944 se lanzaron 1 093 toneladas sobre el frente de Arakán. En marzo la unidad volvió al

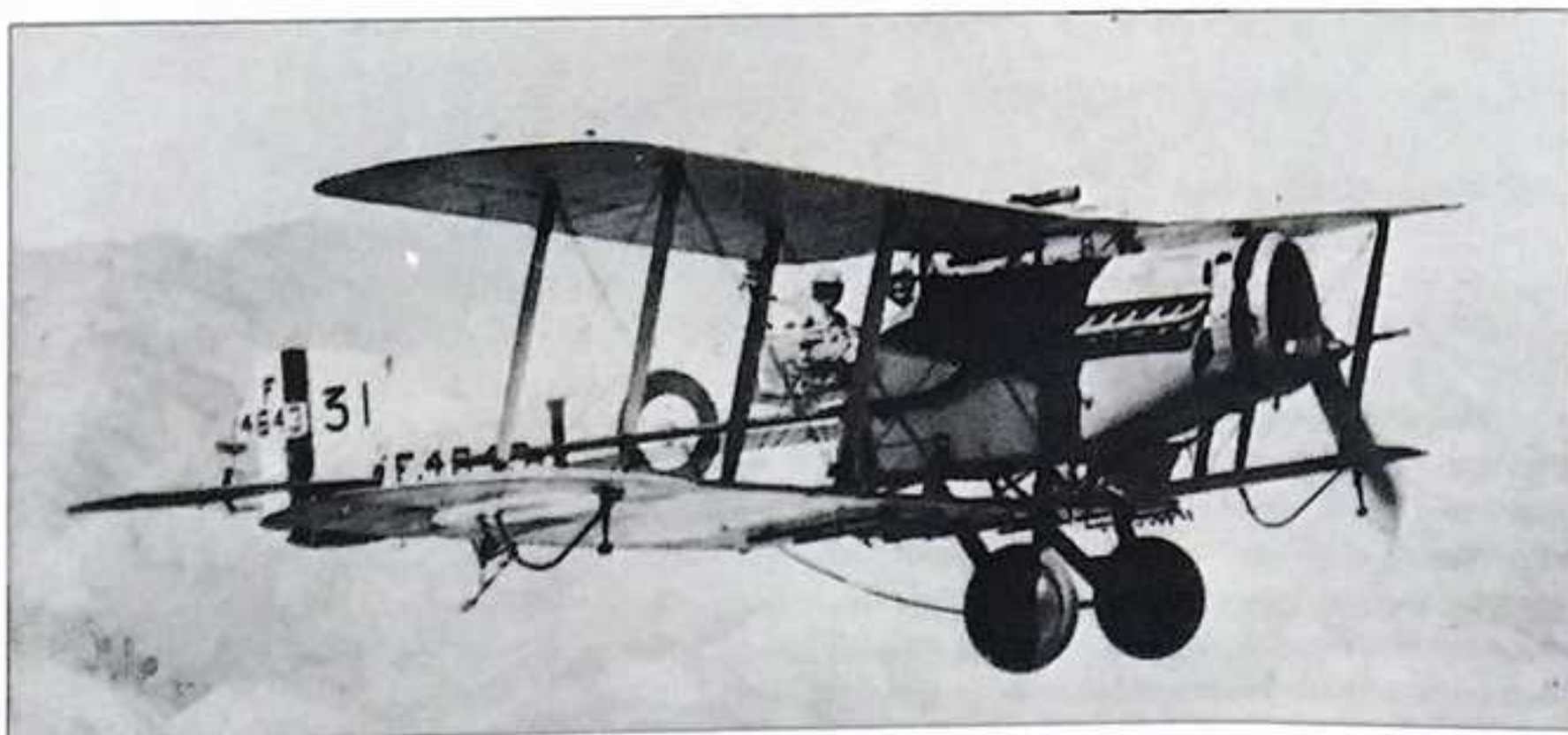
Imphal, donde llevaba refuerzos y evacuaba los heridos. Las plusmarcas operacionales de cada mes eran batidas al siguiente, hasta que en junio se registraron 2 703 horas de vuelo en acción, 800 000 kg de suministros lanzados, 673 hombres transportados y 306 bajas evacuadas, y todo ello con sólo 19 aviones.

En julio de 1944 el 31.º transfirió sus aviones a otros dos escuadrones de Dakota y se retiró a la India a descansar. Allí efectuó vuelos postales a Delhi y comenzó a experimentar con el remolque de planeadores y técnicas de lanzamiento de suministros. Este tipo de tareas prosiguieron hasta noviembre, en que se desplazó al este para volver a la acción. En 1945 siguió incrementando su ritmo de operaciones y se concentró más y más en el avance sobre Rangún. Abril de 1945 fue el mes más intenso de la unidad, que contabilizó 3 938 horas de vuelo. A partir de ahí la actividad decreció y al acabar la guerra el escuadrón se trasladó a Singapur.

Pero la paz no iba con el 31.º Squadron, que casi inmediatamente comenzó a volar sobre Java y Sumatra en apoyo de las fuerzas desplegadas para sojuzgar las rebeliones que allí habían estallado. Ello prosiguió hasta setiembre de 1946, en que el escuadrón fue disuelto en Kallang (Singapur) el 30 de setiembre.

El 1 de noviembre de 1946 el 77.º Squadron de Mauripur fue redenominado 31.º Squadron. Se trataba de otra unidad de transporte equipada con el Dakota y se ocupó principalmente de la cobertura de rutas en el subcontinente indio hasta que fue de nuevo disuelto al cabo de un año. Siete meses más tarde fue reconstituido en Inglaterra, por primera vez desde 1916, cuando el Metropolitan Communications Squadron de Hendon fue redesignado 31.º Squadron el 19 de julio de 1948. Equipado con Avro Anson, Percival Proctor, de Havilland Devon y más tarde con unos pocos de Havilland Chipmunk, fue empleado en vuelos de corto alcance para personal del gobierno y del Ministerio del Aire. Algunos de sus Anson fueron convertidos en ambulancias para el traslado rápido de personal cuando fuese necesario, y los Chipmunk, que aparecieron por allí en 1951, se utilizaron en entrenamientos de refresco para el personal de vuelo asignado temporalmente a labores burocráticas en el Ministerio del Aire. Estas prosaicas labores fueron la tónica durante siete años, hasta que en 1955 la unidad fue de nuevo bautizada Metropolitan Communications Squadron.

Continúa en la pág. 3712



El Bristol F.2b n.º F4643, un veterano de la I Guerra Mundial utilizado por el 31.º Squadron, fotografiado mientras sobrevolaba un macizo montañoso en la frontera noroccidental de la India. Bajo las alas se aprecian varios lanzabombas y sobre la sección central del plano superior una fotoametralladora. Del eje de las ruedas podía suspenderse un gancho abatible para la recogida de mensajes en vuelo.

Misiones de reconocimiento

El reconocimiento aéreo ha jugado un papel importante en las guerras recientes y no hay duda que las batallas del mañana dependerán todavía más de esta rama de las fuerzas aéreas. Los aviones de la especialidad confían a su velocidad y a sus contramedidas la supervivencia frente al desarrollo de los sistemas antiaéreos.

La mayoría de las fuerzas aéreas de los países desarrollados disponen de por lo menos uno o dos escuadrones de aviones de reconocimiento fotográfico. Las dos superpotencias, y también algunos otros países, emplean asimismo aviones Elint (de inteligencia electrónica) y están desarrollando avanzados sensores radares para la vigilancia de los campos de batalla. Un sorprendente número de países ha experimentado con vehículos a control remoto equipados con medios de reconocimiento. Además, las superpotencias tienen satélites que complementan sus otras actividades en este campo, pero ello va más allá de los límites de este artículo. La existencia de todos estos medios supone un considerable esfuerzo, y más si se tienen en cuenta las controversias existentes sobre doctrina de empleo, los métodos e, incluso, la efectividad de los resultados.

La disparidad de criterios respecto de los sistemas de reconocimiento puede agruparse en cuatro categorías principales. En primer lugar, existe el problema de establecer los límites entre los reconocimientos estratégico y táctico. El segundo grupo comprende las discusiones sobre la adecuación de los distintos aviones para este tipo de tareas, y también sobre la viabilidad de aparatos bivalentes que sean capaces de llevar a cabo sus cometidos de

reconocimiento y además combatir. En tercer lugar, aparecen las discrepancias entre quienes confían a los métodos electrónicos el control de los movimientos militares del contrario y quienes apoyan los resultados obtenidos con sensores ópticos e infrarrojos. Finalmente, la cuarta categoría (y quizá la que más divide a los entendidos) recoge los argumentos de quienes defienden los vehículos de control remoto y quienes, por el contrario, sostienen que el piloto sigue jugando un papel esencial en los aviones de reconocimiento.

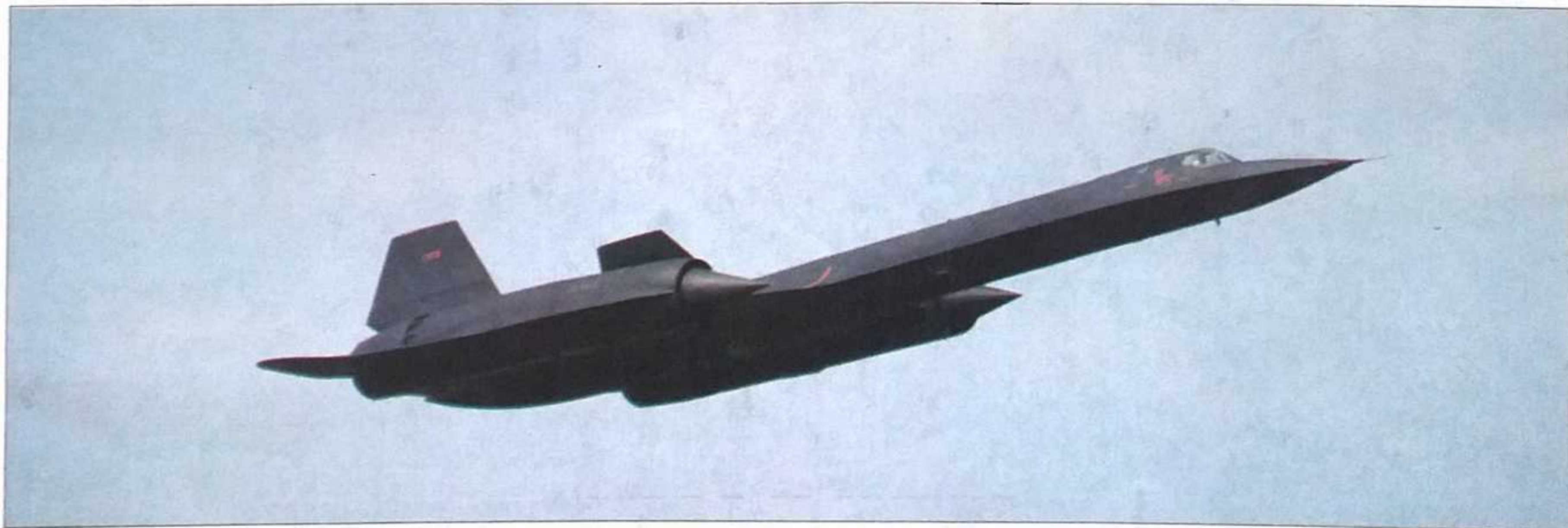
Si se comienza por analizar las soluciones estadounidenses a este respecto, aparecen tres modelos radicalmente diferentes en su arsenal de reconocimiento estratégico. El exótico Lockheed SR-71 Blackbird (mirlo) es el avión con motor alimentado por aire más veloz y de mayor techo. Desde el mismo momento de su aparición, hace ya 25 años, se ha revelado inmune a la interceptación, tanto por aviones como por misiles antiaéreos: capaz de volar a una cota de 30 500 m y a una velocidad próxima a Mach 3, conserva todavía su providencial inmunidad. Sin embargo, cuestiones de tipo político han limitado las áreas de operación del SR-71 a las fronteras de la Unión Soviética y China, si bien existen varios países que han oído más de una vez sobre sus cabezas los estampidos sónicos pro-

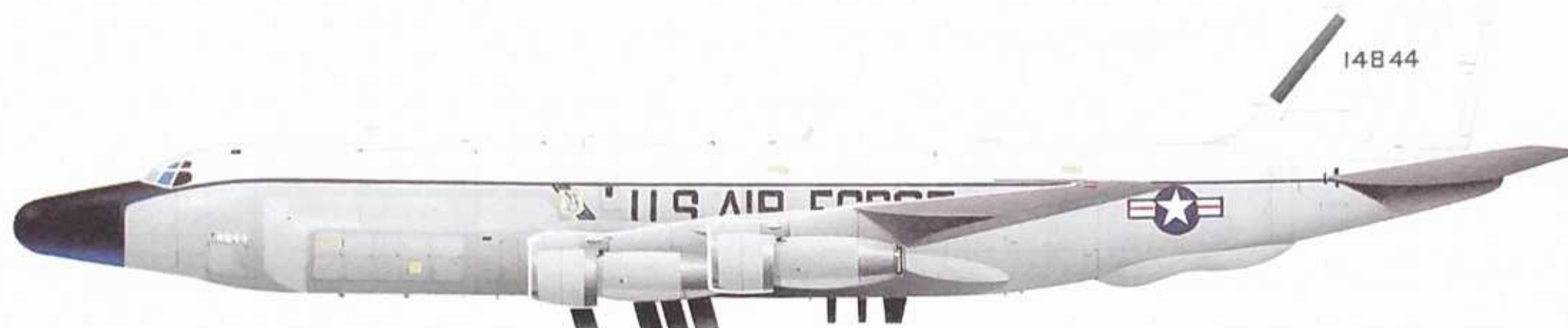
vocados por este avión (Cuba, Corea del Norte, Vietnam del Norte y, más recientemente, Nicaragua).

Aunque el Blackbird fue concebido para sucederle, el U-2, todavía más antiguo, sigue aún en servicio junto a su hermano menor, si bien en forma de la variante modernizada U-2R. Este avión puede alcanzar un techo de 21 300 m gracias a la potencia suministrada por un turborreactor de 7 700 kg de empuje, en tanto que el SR-71 necesita 27 200 kg de empuje para alcanzar esa misma altura y un despliegue de costosa tecnología avanzada.

Volando más bajo, a unos 10 600 m, aparece el RC-135. Este Boeing 707 militarizado presenta tantas y tan amplias modificaciones que poco tiene que ver con el avión civil original. Existen alrededor de veinte RC-135, llenos de sofisticados receptores y filtros Elint, sistemas direccionales, radares aerotranspor-

El Lockheed SR-71 «Mirlo» es una valiosa plataforma de inteligencia militar desde hace 20 años. El Mando Aéreo Estratégico de la USAF mantiene una docena de aparatos en servicio en las filas de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico, con base en Beale (California). El avión de la fotografía pertenece al destacamento estacionado en la base británica de Mildenhall (foto Bob A. Munro).





Boeing RC-135V de recogida de información electrónica perteneciente a la 55.ª Ala de reconocimiento Estratégico del MAE. Las antenas del fuselaje indican el número de frecuencias que este avión es capaz de controlar.

tados de barrido lateral (SLAR) y otros medios secretos de recogida de datos. Once de los dieciséis tripulantes de cada avión son especialistas en sistemas electrónicos. En sus patrullas de hasta 10 horas, los cotos de caza de estos aviones son zonas marítimas remotas como los mares de Barents, Báltico y Negro en los flancos occidentales de la URSS, y los mares de Bering y Siberia en sus flancos orientales.

La información recogida por este trío de modelos es suministrada directamente al Mando Aéreo Estratégico y al Pentágono para su análisis. Este tipo de información sirve, según se sabe, para confeccionar el gran mural de secretos de las potencias hostiles, formado por sus desarrollos industriales y militares, sus sistemas de mando y comunicaciones, emplazamientos de misiles estratégicos y similares. De hecho, los comandantes militares de las unidades de primera línea reciben esa información de segunda mano, y sólo cuando se ha considerado que puede afectar a su esfera de influencia.

Sin embargo, esos aviones regresan a veces a su base llevando a bordo datos que pueden enmarcarse en el ámbito táctico. Por ejemplo, es sabido que por lo menos media docena de los vuelos efectuados por los Blackbird sobre Vietnam del Norte en 1970 sirvieron para localizar «cualquier arma a 50 millas a la redonda» de Son Tay, donde se sospechaba que se hallaban recluidos prisioneros de guerra norteamericanos. Más aún, muchas de las misiones de los U-2R/TR-1 adoptan por lo general

un claro cometido táctico, como se verá más adelante.

Sería interesante averiguar si este tipo de discrepancias sobre el reconocimiento estratégico y el táctico se dan también en las esferas militares de la Unión Soviética. Quizá pueda suceder que las Fuerzas Aéreas de la URSS sientan cierta envidia del papel de reconocimiento estratégico lejano asignado a la Armada, que en la actualidad dispone de la mayoría de bombarderos Tupolev Tu-16 «Badger» y Tu-20 «Bear» modificados para esta tarea.

Como sucede con el RC-135, estos dos modelos pasan gran parte de su tiempo sobre los mares, aunque la duración de sus misiones es del doble que la del avión norteamericano. Inicialmente, los «Badger» seguían a los buques estadounidenses y de la OTAN en los mares Báltico, Mediterráneo y del Norte. Pero actualmente, los «Bear», con su extraordinaria autonomía, van en busca de la navegación occidental por todos los océanos del mundo, de camino hacia bases de apoyo en África, Cuba y Vietnam. Sus rumbos discurren paralelos a las costas británicas y estadounidenses, probando las defensas aéreas basadas en tierra. Sus bodegas de armas alojan grandes radares y receptores Elint, y sus voluminosas células aparecen salpicadas de radomos y antenas, lo que indica una vasta cobertura de frecuencias (el «Bear-D» lleva hasta 40 de esas protuberancias). Algunos ejemplares están dedicados al reconocimiento fotográfico («Badger-E» y «Bear-E») y otros al reconocimiento marítimo («Badger-D» y «Bear-C»).

Otro modelo soviético que compite en creencias con el RC-135 es el Ilyushin Il-20 «Coot-A», un desarrollo aparecido en 1970 del turbohélice comercial Il-18 y equipado con un gran contenedor de SLAR. A ambos costados de la sección delantera de su fuselaje aparecen otros dos contenedores, todavía mayores, que albergan más radares o un ex-

plorador lineal infrarrojo (IRLS), en tanto que encima y debajo de la misma parte del fuselaje lleva ocho grandes antenas. Existe también una versión Elint del Antonov An-12. Estos dos modelos han sido vistos en servicio con las unidades de las Fuerzas Aéreas de la URSS desplegadas en Europa Oriental.

Los otros servicios armados de Estados Unidos se resisten a dejar en manos de la USAF todos los cometidos Elint. La US Navy, por ejemplo, emplea una flota de Lockheed Orion modificados que, designados EP-3E, están equipados con el sistema «Aries», que esencialmente tiene las mismas posibilidades que el instalado a bordo de los RC-135.

Vigilancia del Báltico

Gran Bretaña, la República Federal de Alemania, Japón e Israel se han interesado también en la conversión de aviones en plataformas Elint y Sigint. La Royal Air Force dispone de tres BAe Nimrod R.Mk 1 y los alemanes occidentales de tres Breguet Atlantic, y ambos modelos son enviados frecuentemente a patrullar el Báltico. Israel tiene por lo menos un Boeing 707 convertido en Estados Unidos para utilizar sensores SLAR y Elint, y ha desarrollado sus propios sistemas receptores (y perturbadores) para montarlos en el transporte ligero IAI Arava. En Japón, Mitsubishi ha instalado equipos similares en los transportes militares autóctonos NAMC YS-11 y Kawasaki C-1.

Todos los modelos de reconocimiento mencionados hasta ahora tienen una cosa en común: son plataformas especializadas que no pueden ser fácilmente convertidas para otros cometidos. En reconocimiento táctico, algunos aviones pueden ser teóricamente empleados en misiones ofensivas, especialmente si los sensores de reconocimiento están alojados en un contenedor desmontable. Por el contrario, aquellos modelos que llevan los sensores en su interior (usualmente en la proa) no pue-

Israel presta atención especial a los sistemas de reconocimiento aerotransportados. Este Grumman OV-1D Mohawk es uno de los dos adquiridos en 1974. El US Army emplea el Mohawk en misiones de observación desde 1961, y la mayoría de sus aviones han sido modificados al nivel del OV-1D, con cámaras en la proa y el fuselaje, y un IRLS y un SLAR en el contenedor (foto Denis Hughes).



Las Fuerzas Aéreas de Suecia han tomado excelentes fotografías de buques de guerra soviéticos en el Báltico mediante sus Saab SH-37 Viggen. El ejemplar de la ilustración es uno de los empleados junto a la versión SF-37 por un escuadrón del ala F13, con base en Norrköping.



den montar radares de interceptación o cañones integrados.

El desarrollo de sensores avanzados y el incremento de la amenaza antiaérea están consiguiendo que los cazas básicos de reconocimiento fotográfico queden parcialmente desfasados. Sin embargo, modelos tales como los Fiat G91R/Y, Dassault Mirage IIIR y Mirage VR, Saab Sk60C y Northrop RF-5A sirven todavía en grandes cantidades. Estos cinco modelos presentan instalaciones de cámaras en el morro, que usualmente proporcionan cobertura horizontal oblicua y vertical o panorámica a cotas medias y bajas. El tipo yugoslavo Soko Jastreb tiene las cámaras en el fuselaje y en unos depósitos de borde marginal. El Dassault Etendard IVP de la Aéronavale francesa desempeña también un papel de cisterna.

Los modelos que utilizan sistemas integrados en contenedores comprenden el SEPECAT Jaguar de la RAF y los General Dynamics F-16 de las Fuerzas Aéreas neerlandesas. En ambos casos, su capacidad de evitar el sobrevuelo directo de los objetivos viene dada por un IRLS. Sus cámaras barren frontal y lateralmente, pero raras veces hacia abajo. El IRLS supera a la fotografía convencional por su capacidad de detectar equipo enmascarado por medio de fuentes térmicas (como los escapes de un carro de combate, los conductos de ventilación de un refugio y similares) y por su posibilidad de operar de noche. El uso de cámaras normales con película exige la iluminación por medio de bombas o bengalas especia-

Un Jaguar GR.Mk 1 del 2.º Squadron de la RAF, una de las dos unidades británicas especializadas en el reconocimiento táctico. El contenedor ventral alberga un explorador lineal infrarrojo y cámaras, usualmente tres del tipo F95. Esta versión del Jaguar retiene su capacidad de combate (foto Peter R. Foster).

les, cuyo empleo no sólo es de difícil coordinación, sino que también indica al enemigo la posición del avión de reconfoto.

El tipo soviético Mikoyan-Gurevich MiG-21 lleva también un contenedor ventral en su versión «Fishbed-H». Se cree que ese contenedor alberga cámaras, un IRLS y, a veces, un SLAR. La variante «Brewer-D» del birreactor Yakovlev Yak-28 es otra máquina especializada de reconocimiento del arsenal soviético.

También la US Navy emplea actualmente un sistema integrado en contenedor. No obstante, el Tactical Air Reconnaissance Pod System (TARPS), como el que equipa al caza F-14 Tomcat con cámaras e IRLS, es sólo una solución interina, forzada por el retiro obligado de los viejos North American RA-5 Vigilante y Vought RF-8 Crusader. Se espera que la USN adopte la variante especializada RF-18 del McDonnell Douglas Hornet, que cuenta con un completo sistema de sensores alojado en un carenado bajo la proa.

La relativamente reducida Fuerza Aérea de Suecia ha optado también por una solución de dedicación exclusiva y, en consecuencia, cuenta con tres escuadrones de Saab SF-37 y SH-37 Viggen, que regularmente retornan a sus bases con excelentes fotografías de los aviones soviéticos y de la OTAN que sobrevuelan el Báltico. El SF-37 ha perdido el radar en favor de las cámaras y el IRLS, mientras que el SH-37 es una plataforma de vigilancia marítima por radar que, empero, puede también utilizar cámaras y equipo de reconocimiento nocturno en contenedores ventrales.

Desde mediados de los años sesenta, las versiones de reconocimiento del McDonnell Douglas Phantom han servido en grandes cantidades con el US Marine Corps (RF-4B) y la US Air Force (RF-4C). Este modelo básico ha sido también exportado a seis países con la



El contenedor que aparece bajo la sección trasera de estribor de este F-14A Tomcat de la US Navy es un TARPS. Contiene dos grupos de cámaras y un IRLS. Esta disposición deja libres los soportes alares y del fuselaje para la colocación de misiles aire-aire, de manera que el Tomcat siga siendo un avión con plena capacidad de combate (foto US Navy).

denominación RF-4E y es la más poderosa de las plataformas de reconocimiento obtenidas mediante la modificación de cazas (a excepción del MiG-25), además de una solución bastante cara. La Luftwaffe ha entendido este último punto y está dispuesta a dotar a su vasta flota de ochenta RF-4E con capacidad adicional de lanzamiento de armas.

Desde el principio, los RF-4B y RF-4C estuvieron equipados con un SLAR, además de las cámaras y el IRLS. Con el paso de los años, el «ojo electrónico» de tales sistemas ha



ido adquiriendo una importancia mayor, hasta el punto de que actualmente pone en entredicho la máxima de que la fotografía convencional es el sensor de reconocimiento aerotransportado primario. Una buena razón para ello es la cada vez mayor vulnerabilidad de los aviones de reconocimiento táctico: a pesar de su elevada velocidad, los RF-4C sufrieron fuertes pérdidas sobre Vietnam del Norte a manos de los misiles SA-2, y actualmente existen mejores misiles superficie-aire. El SLAR ofrece una capacidad de reconocimiento más segura, de día y de noche, con buen o mal tiempo y a mayores distancias que el IRLS. Los SLAR han sido progresivamente mejorados, hasta el punto que la US Air Force ha introducido en fechas recientes una plataforma de reconocimiento táctico que no lleva ni una sola cámara.

Esa plataforma es el Lockheed TR-1, equipado esta vez con un avanzado SLAR de apertura sintética. Este avión puede volar a alta cota sobre territorio propio y reconocer más allá de las fronteras del país que interese. Sus defensores afirman que no sólo es menos vulnerable ante cualquier tipo de ataque, sino que además proporciona información casi instantánea a los comandantes de unidades de primera línea por medio del empleo de enlaces de datos y el proceso por ordenador de los ecos del radar.

Parece que la US Air Force ha llegado a la conclusión de que gran parte de sus esfuerzos de reconocimiento táctico en el Sudeste Asiático fueron baldíos debido a que la información recogida no llegaba rápidamente a manos de quienes podían utilizarla. Mientras la película era extraída del avión, procesada e interpretada, los objetivos potenciales tenían tiempo de cambiar de emplazamiento.

También la Unión Soviética ha realizado un acercamiento hacia los SLAR tácticos. El veloz MiG-25 es el equivalente más próximo del Blackbird. Su primera versión de reconocimiento (la «Foxbat-B», aparecida sobre Israel en 1971) aloja cinco cámaras y un pequeño SLAR, pero la variante más reciente («Foxbat-D») lleva un SLAR mayor y va desprovista de cámaras.

McDonnell Douglas espera que la US Navy adopte su versión RF-18 del Hornet. El carenado de proa puede contener una variedad de equipos intercambiables de sensores ópticos e infrarrojos. Un concepto similar se emplea en los aviones de exportación Northrop RF-5E Tigereye (foto McDonnell Douglas)



Los sistemas Elint pueden encontrar también aplicaciones tácticas. Otra versión del TR-1 puede emplear sofisticados receptores para localizar con precisión emisores hostiles tales como radares, y cuenta además con capacidad de transmitir sus datos inmediatamente a las unidades en tierra e incluso a aviones de ataque en vuelo en sus proximidades.

Enlace de datos

Sin embargo, los defensores del reconocimiento electrónico deben hacer frente a los argumentos de quienes abogan por los medios ópticos, quienes se apoyan en que el radar nunca podrá igualar la claridad de una película fotográfica. Admiten la importancia de que la información recabada por medios aéreos esté rápidamente a disposición de quienes puedan precisar de ella, pero puntualizan que las nuevas cámaras electroópticas pueden usarse con enlaces de datos, que además van en beneficio de la claridad de imagen. También las tomas de los IRLS pueden emplear el enlace de datos. Pero los abogados de los medios ópticos insisten en que los radares activos pueden ser perturbados por las contramedidas hostiles y apuntan hacia el desarrollo de cámaras oblicuas de largo alcance, dotadas con una gran distancia focal que permita al avión portador utilizarlas desde distancias de

Un RF-4C Phantom II del 1.º Squadron de la 10.ª Ala de Reconocimiento Táctico de la US Air Force, basado en Alconbury (Gran Bretaña). Algunos aviones emplean sistemas de cartografía radárica y de reconocimiento infrarrojo, y otros en cambio SLAR más modernos y un sistema de inteligencia electrónica conocido como TERC (foto Bob A. Munro).

160 km. Este tipo de cámaras se usan ya en los SR-71 y U-2R, y han sido también empleadas con éxito por las Fuerzas Aéreas de Israel a bordo de aviones F-4E Phantom II modificados especialmente.

En años recientes, los israelíes se han convertido en líderes del empleo de los vehículos a control remoto. Tras el amplio uso que de tales vehículos hizo la US Air Force sobre el Sudeste Asiático, era lógico pensar que esos medios iban a ser desarrollados y adoptados para otros muchos cometidos, pero los defensores del reconocimiento tripulado argumentaron que resultaban caros y poco eficaces, de manera que en su lugar se dio luz verde al desarrollo del TR-1. Israel, enfrentado a los más modernos medios de defensa antiaérea de fabricación soviética, opinaba lo contrario y en 1982 fue capaz de llevar a cabo la intachable destrucción de defensas antiaéreas sirias en el valle de la Bekaa gracias a sus vehículos de control remoto (RPV). Éstos eran el IAI Scout y el Tadiran Mastiff, equipados con sistemas estabilizados de televisión y, cuando fue posible, también con sensores Elint. Esos RPV adquirieron los necesarios datos sobre la zona del objetivo y los transmitieron mediante el enlace de datos a las oleadas de aviones de interdicción que les seguían, que atacaron los emplazamientos SAM con bombas de caída libre y listas.

Otras fuerzas han ido acumulando experiencia con los sistemas RPV de reconocimiento, dotados con cámaras y sensores infrarrojos y de radiación. Entre éstas figuran los ejércitos de seis miembros europeos de la OTAN. El US Army ha confiado sus necesidades al Lockheed Aquila, un RPV en forma de ala volante comprendido en un programa de miles de millones de dólares. Pero las fuerzas aéreas no están tan convencidas: si los ejércitos de tierra, principales beneficiarios del reconocimiento táctico, confían su ejecución a RPV del propio ejército, ¿cómo explicarán los responsables de las fuerzas aéreas a sus muchachos que su clásico papel de reconocimiento táctico tripulado es cosa del pasado?



Aérospatiale Gazelle

Interesados en conseguir un sucesor para su popular Alouette III, los franceses comenzaron a trabajar en 1964 en el diseño de un nuevo helicóptero ligero. Por entonces, el Ejército británico necesitaba con cierta urgencia un aparato de ese tipo, de manera que al cabo de tres años se produjo la inevitable comunión de intereses.

El considerable número de ventas que la compañía nacionalizada Sud-Aviation obtuvo con su versátil Alouette III comenzó a perder inercia a principios de los años sesenta, de modo que se empezó a pensar en un nuevo diseño que mantuviese la envidiable posición francesa en el mercado mundial de helicópteros. La intención era que el previsto sucesor estuviese disponible en el momento en que se produjese la anunciada expansión del mercado de los helicópteros en 1970, pero no fue sino hasta dos años más tarde que el Gazelle resultante fue servido a sus primeros clientes. El adagio aeronáutico de que «si parece bueno es que es bueno» no pudo aplicarse al atractivo Gazelle durante los primeros tiempos de su existencia, pero la cifra actual de 1 200 ejemplares pedidos confirma que ese helicóptero ha superado sobradamente sus problemas de desarrollo iniciales.

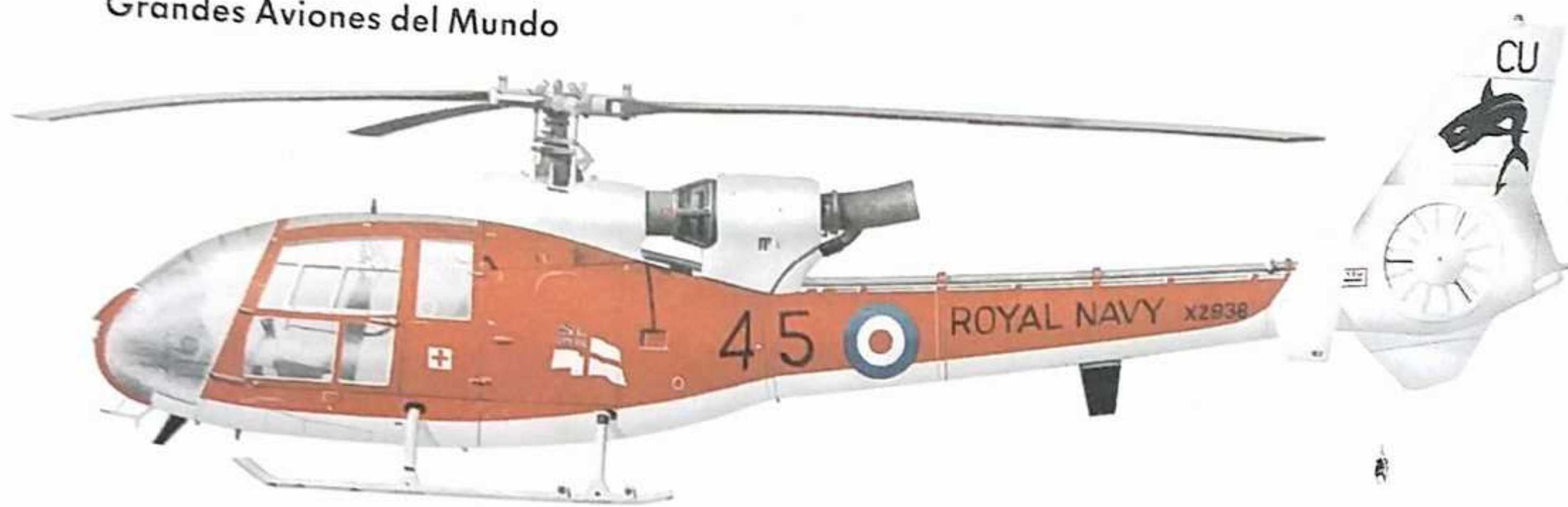
Naturalmente, el equipo de diseño de Sud estudió las deficiencias del Alouette III a la hora de considerar las características de su sucesor, y dio luz verde a la concepción de un helicóptero más rápido y maniobrable destinado a las agencias militares. Los nuevos motores a turboséje desarrollados por Turboméca prometían una respuesta parcial al problema de las prestaciones gracias a su

potencia adicional, al tiempo que características tales como la ligereza y la agilidad pasaban a depender de nuevos conceptos en el diseño de cabezas de rotores y en la construcción de las palas. La fecha clave del diseño fue julio de 1964, en que Sud se alió con la firma alemana occidental Bölkow para desarrollar una nueva pala de fibra de vidrio y el correspondiente sistema de rotor rígido. Las previsiones apuntaban hacia la maniobrabilidad, la velocidad, la ligereza y un mantenimiento más simple.

En la otra orilla del canal de la Mancha, los británicos parecían no gozar de similar comunión de propósitos. En realidad circulaban varios proyectos de nuevos helicópteros, pero el Cuerpo Aéreo del Ejército se vio obligado a cursar contratos interinos por el Bell 47G Sioux ante la desoladora conclusión de que ninguna de las propuestas británicas respondía a los requerimientos emitidos

Este SA 342K, construido en 1976 para Egipto, fue convertido por Aérospatiale en el SA 342M de promoción comercial. Con un motor repotenciado y capacidad de disparo nocturno de los misiles contracarro HOT, el SA 342M es el modelo militar actual, que puede llevar alternativamente un contenedor de cohetes o (como en el caso de la fotografía) un cañón GIAT de 20 mm (foto Aérospatiale).





Los Gazelle HT Mk 2 de la Royal Navy son empleados exclusivamente por el 705.º Squadron como entrenadores básicos para los futuros pilotos de la Armada británica. Los instructores de esta unidad componen el equipo de exhibición de helicópteros de la Royal Navy, el «The Sharks».

El desarrollo de un Gazelle con misiles contracarro para la Aviación del Ejército francés fue posible gracias a la modificación de aparatos SA 341F con un visor en el techo y misiles HOT en soportes laterales. El ejemplar de la ilustración fue utilizado durante 1975 por el Groupement ALAT Section Technique de l'Armée de Terre, en Satory.



para hallar el sucesor del Saro Skeeter. El gobierno del momento no se caracterizaba precisamente por dilapidar fondos en conceptos de defensa y, aunque ello no fue una catástrofe de las proporciones de la cancelación de proyectos ya famosos (TSR.2, P.1154 y HS.681), sí constituyó un serio revés nacional el hecho de que Gran Bretaña eligiera el helicóptero ligero de observación X-300, presentado por Sud en 1965. Sin embargo, en enero de 1967 se había llegado a un compromiso aceptable por el que los británicos obtenían unas ventajas industriales importantes. En virtud de ello se iban a desarrollar y construir conjuntamente tres helicópteros, destinados a ambos países: Westland se encargaría del programa WG.13 (Lynx), en tanto que Sud haría lo propio con los del SA 330 (Puma) y SA 340 (Gazelle).

El proyecto SA 340 de Sud adoptaba el rotor rígido de la propuesta X-300, pero fue en cambio incapaz de emplear los 450 hp de su motor Turboméca Oredon por el abandono del desarrollo de ese turboréactor. En lugar de eso, el SA 340 n.º 001 utilizaba los 360 hp de un Astazou II cuando Denis Prost llevó a cabo el vuelo inaugural, en Marignane el 7 de abril de 1967, aunque Turboméca había prometido más caballos de potencia a corto plazo. La meta eran 530 hp, cifra que se excedió a pesar de algunos problemas iniciales.

El n.º 001 estaba equipado con los rotores principal y caudal habituales, en tanto que el n.º 002 presentaba ya la configuración prevista cuando alzó el vuelo el 12 de abril de 1968. Aparte del rotor principal rígido, montaba un rotor de cola carenado en *fenestron* y estabilizadores altos (en T). Innovación en el diseño de helicópteros, el *fenestron* era en realidad una soplante multipala que desempeñaba las funciones usuales de control direccional a baja velocidad o en vuelo estacionario.

No obstante, las turbulencias causadas por la soplante en bandera provocaban una lenta respuesta a los mandos que sólo pudo ser corregida ejerciendo un control positivo constante sobre esa unidad. Incluso así, el *fenestron* proporcionaba un ahorro de potencia

en vuelo de traslación del 5% comparado con los rotores caudales de esquema clásico. Se dieron también problemas de distorsión de la deriva, fabricada de fibra de vidrio, que conducían a inestabilidad direccional, y ello se solventó adoptando estabilizadores de implantación baja con derivas auxiliares marginales.

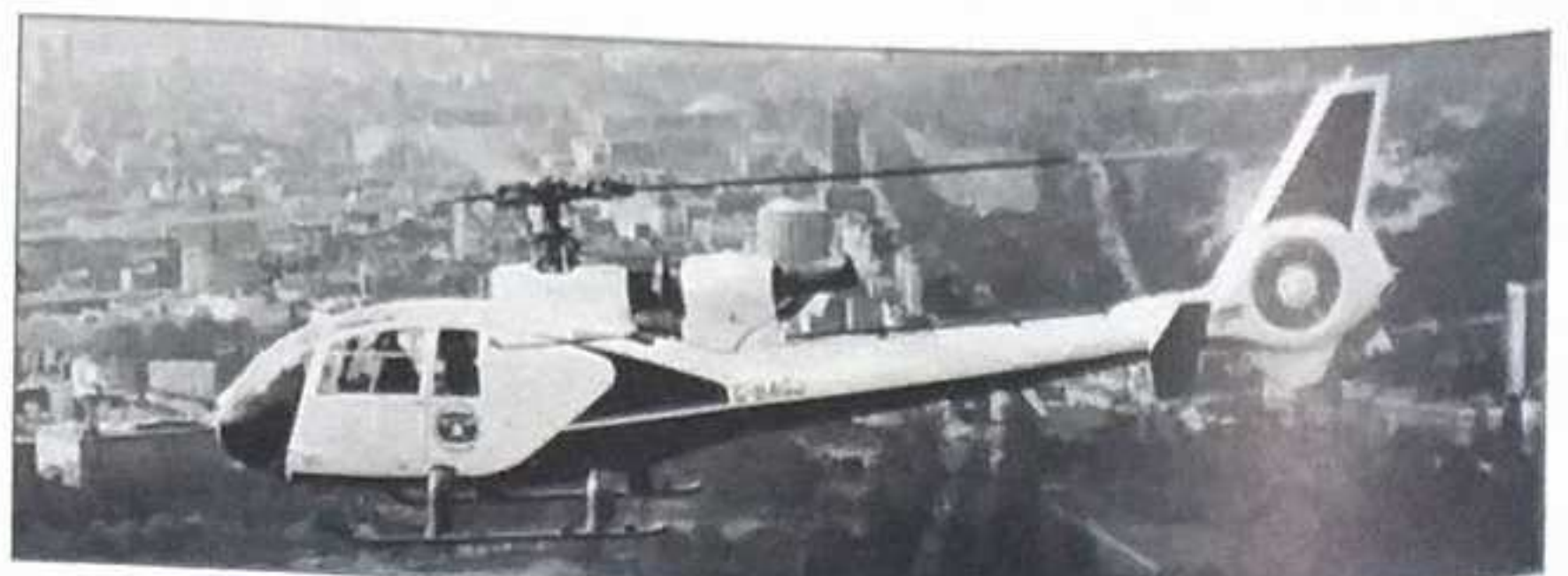
Cuando comenzaron las evaluaciones a alta velocidad, el SA 340 encontró problemas todavía más serios, pues se reveló incontrolable más allá de los 210 km/h (debido a la entrada en pérdida del rotor) y aquejado de fuertes vibraciones y tendencia al cabeceo. La causa de todo ello era que Sud había tomado las palas rígidas de fibra de vidrio del rotor principal de una bien probada instalación cuatripala y había instalado sólo tres de ellas en el SA 340. Inadecuado al peso del avión y descompensado dinámicamente debido a la ausencia de otra pala a 180º, el rotor original hubo de ser sustituido por uno semiarticulado que fue probado en vuelo en el tercer avión. Como reflejo del cambio de rotor, este helicóptero fue designado SA 341 n.º 01. Más tarde se unieron al programa de ensayos otros tres SA 341, de los que el n.º 03 fue entregado a Westland como patrón de la producción británica.

Los problemas parecieron esfumarse cuando, el 15 de mayo de 1971, Denis Prost y el SA 341-01 arrebataron al Hughes OH-6A tres plusmarcas mundiales: 3 km en línea recta a 309 km/h; de 12 a 25 km en línea recta a la misma velocidad; y un circuito cerrado de 100 km a 299 km/h. Por entonces se había elegido el nombre de Gazelle (julio de 1969) y Sud había sido absorbida en el nuevo consorcio Aérospatiale (1 de enero de 1970).

Puede calificarse de conmoción cuando, al alzar el vuelo el primer Gazelle de serie el 6 de agosto de 1971, se descubrió que padecía problemas de efecto de suelo y de vibración en la transmisión. Lo que había sucedido era que Aérospatiale había combinado cambios tales como una cabina más larga, una puerta adicional a estribor, una unidad de cola mayor y los 590 hp del motor Astazou IIIA en una sola célula. Evaluados de forma individual, tales cambios



El prototipo del Gazelle sufrió diversas modificaciones en la sección de cola antes de presentar la forma con que aparece en la fotografía, prácticamente de producción salvo por la forma de las derivas marginales. Para acelerar el desarrollo, voló por primera vez con la sección de cola de un Alouette III.



Westland padeció unos malos resultados comerciales a raíz de sus intentos de vender el SA 341G en el mercado civil británico. El aparato de la fotografía, en vuelo sobre el palacio de Buckingham, es el primer SA 341G construido en Gran Bretaña y más tarde fue vendido a Suiza (foto Westland Helicopters).



Uno de los usuarios menores del Gazelle es el Cuerpo Aéreo Irlandés, que posee dos SA 342L asignados a su Escuela de Entrenamiento Avanzado de Vuelo. El primer ejemplar (en la ilustración) fue entregado en diciembre de 1979, seguido por el segundo en febrero de 1981.

A pesar de la crisis energética de mediados de los años setenta, el Gazelle ha conseguido una buena penetración en el mercado norteamericano de helicópteros civiles y ha sido adquirido por compañías de prospección petrolífera, de apoyo a proyectos de ingeniería, de transporte ejecutivo y de *charter*.



no habían afectado al aparato, pero al sumarlos presentaron dificultades que se tardó un año en rectificar.

La producción de Westland

En virtud del acuerdo de 1967, quedaba bajo responsabilidad de Westland un 65% del Gazelle, lo que comprendía partes tales como la estructura principal del fuselaje, el larguero de cola y el engranaje reductor, si bien algunas de ellas fueron más tarde subcontratadas a la British Hovercraft Corporation de Cowes. El socio británico recibió también componentes franceses con los que completar todos los Gazelle encargados por las agencias militares británicas y los vendidos a clientes civiles del país. Esa última categoría sólo abarcó diez ejemplares, además de otros dos vendidos en octubre de 1974 a la policía de Qatar. Las primeras entregas civiles efectuadas por ambas líneas de montaje tuvieron lugar en marzo de 1973, a la firma francesa Helijet y a la británica Point-to-Point Helicopters.

Aunque durante las primeras negociaciones se había sugerido que los tres servicios armados británicos necesitarían del orden de los 600 Gazelle, se les habían entregado sólo 282 cuando en febrero de 1984 se cerró la línea de montaje de Westland. Los 190 primeros ejemplares (y los 12 civiles y de exportación) se fabricaron en Yeovil, y los restantes en la factoría de Westland en Weston-super-

Mare, a partir de octubre de 1977. La cifra total comprende 212 Gazelle AH.Mk 1 para observación y enlace para el Ejército; 40 entrenadores Gazelle HT.Mk 2 para el Arma Aérea de la Flota; y 29 Gazelle HT.Mk 3 para cometidos similares con la RAF. Más tarde, tres de estos últimos fueron convertidos en transportes VIP y complementados por un cuarto aparato nuevo de fábrica; los cuatro llevan la denominación de Gazelle HCC.Mk 4.

Su empleo operacional comenzó el 3 de mayo de 1973 mediante la entrega de ejemplares a la Unidad Conjunta de Vuelo Intensivo de Middle Wallop. En diciembre de ese año, en que fue disuelta, esa unidad había atesorado 2 400 horas en cinco aviones. El entrenamiento de tripulaciones del Cuerpo Aéreo del Ejército (CAE) tiene todavía lugar en Middle Wallop a cargo de la Patrulla Avanzada de Alas Rotativas, cuyos primeros graduados fueron destinados al 660.º Squadron cuando esta unidad se convirtió en la primera unidad operativa del modelo en mayo de 1974. Aparatos del

Los helicópteros se han revelado eficaces y económicos medios de inspección de las líneas de alta tensión; así lo entendió Electricité de France, cuyo SA 341G fue construido a finales de 1973 y era el 87.º Gazelle salido de las líneas de montaje. Resulta interesante comprobar que este aparato lleva los soportes de armas propios de las versiones militares (foto Aérospatiale).



CAE son también empleados por el Escuadrón Aéreo de la 3.^a Brigada de Comandos de los Royal Marines.

Como entrenador, el Gazelle fue entregado en primer lugar a la Escuela Central de Vuelo de la RAF en julio de 1973, destinado a la conversión de instructores. Posteriores entregas sustituyeron los Westland Whirlwind empleados en la instrucción de pilotos por la 2.^a Escuela de Entrenamiento de Vuelo. Los Gazelle HT.Mk 2 a partir de marzo de 1974; a esta unidad pertenecen también los miembros del equipo acrobático «The Sharks». Cuatro Gazelle HCC.Mk 4 fueron suministrados al 32.^o Squadron de Northolt a partir de mayo de 1976.

Ampliamente utilizado por los escuadrones del CAE en Gran Bretaña, la República Federal de Alemania, Hong Kong y Belize, el Gazelle AH.Mk 1 entró por primera vez en combate en 1982, con ocasión de la guerra de las Malvinas, para la que fue modificado para llevar contenedores de cohetes Matra de 68 mm en soportes fijados al fuselaje. Se perdieron tres aparatos, dos de ellos por fuego de armas individuales; esas bajas acentuaron las críticas sobre la insuficiente robustez de este aparato para misiones de combate. Sin embargo, el CAE tiene previsto dar un papel más ofensivo a 67 de sus Gazelle, que serán convertidos al nivel del SA 342 mediante un nuevo sistema de navegación y un visor montado en el techo, y utilizados como señalizadores de blancos para los helicópteros contracarro Westland Lynx.

El esfuerzo de ventas francés

La mayor parte de la producción del Gazelle ha tenido lugar en Francia, país que ha conseguido un importante nivel de ventas de ejemplares civiles a Estados Unidos. Entre sus clientes han predominado las compañías de taxi aéreo y de transporte corporativo, mientras que en Europa se han constituido en fechas recientes tres escuelas civiles con aparatos Gazelle de segunda mano: las británicas Specialist Flying Training y Helicopter Services, y la francesa Heli Union, situada en Tarbes. La mayoría de sus alumnos proceden de Oriente Medio.

Las variantes civiles del Gazelle comenzaron con la SA 341G, propulsada por el Astazou III de 590 hp. Este modelo se convirtió en enero de 1975 en el primer helicóptero civil autorizado para volar con un solo piloto en el marco de las normas IFR Categoría 1, y está también disponible en la variante «Stretched Gazelle». (A pesar de su denominación, esta versión no presenta ningún alargamiento externo, sino un reacondicionamiento interior.) Desde 1977 este modelo ha sido remplazado por el SA 342J, que se beneficia de la potencia adicional de su Astazou XIVH de 858 hp y de una mejora en el diseño del fenestron. El 11 de mayo de 1973 voló el prototipo SA 342, cuya nueva designación indicaba el cambio de planta motriz.

De los servicios militares franceses, sólo la Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) ha adquirido el Gazelle, si bien en grandes cantidades. Comenzando con el ejemplar que hacía el número 26 de serie, la ALAT recibió 170 unidades del SA 341F para enlace y observación, y también como remplazo parcial de los Alouette II. Unos 110 de ellos han sido equipados con un visor en el techo y soportes laterales para misiles contracarro Euromissile HOT, modificación que ha resultado en la designación SA 341M. Las entregas de los primeros aparatos reformados tuvieron lugar en setiembre de 1978. Otros ejemplares han sido dotados con el cañón GIAT de 20 mm.

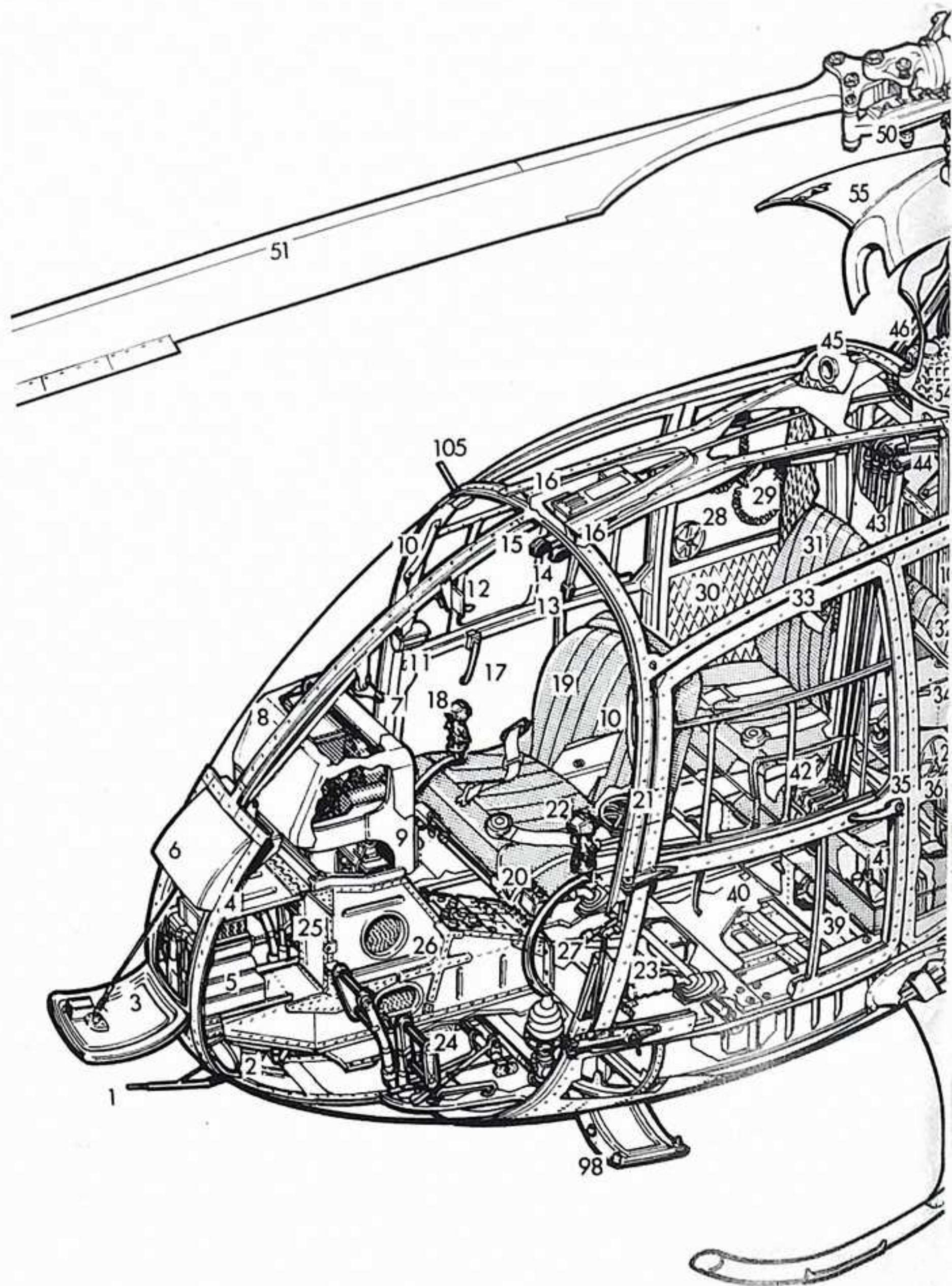
Sin embargo, el definitivo Gazelle armado con el HOT es el SA 342M, suministrado a partir de febrero de 1980 en respuesta a un requerimiento por 158 ejemplares (79 de los cuales corresponden a un pedido en firme acordado en 1984) destinados a sustituir a los Alouette III equipados con misiles contracarro SS.11. Tanto el SA 342M como su contrapartida de exportación, el SA 342L, montan el motor turbosé Astazou XIVH básico y el fenestron mejorado, además de provisión para el HOT y otras armas ligeras en los soportes laterales. No obstante, los SA 342M de la ALAT incorporan un piloto automático SFIM PA 85G, un Doppler Decca 80, sistema de navegación Crouzet Nadir, equipo de vuelo nocturno y un visor giroestabilizado APX 397 para los cuatro misiles HOT.

Las ventas de Gazelle militares de exportación comenzaron con el modelo SA 341H, equivalente a los primeros ejemplares servi-

dos a las fuerzas armadas de Francia y Gran Bretaña. Apareció a continuación el SA 342K, con un motor repotenciado, y el SA 342L, con el fenestron modificado. En total, existen alrededor de 1 000 Gazelle militares en activo. Uno de los primeros clientes fueron las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia, que adquirieron 21 unidades antes de que una firma del país (Soko) construyese otros 132 en Mostar. Conocidos como Partizan, pueden ser armados con el misil contracarro soviético AT-3 «Sagger» e incluso han sido equipados con misiles SA-7 para misiones contrahelicóptero.

Por lo menos otros 16 países han adquirido el Gazelle; entre ellos se cuenta Egipto, con un total de 90, algunos de ellos armados con los HOT o con cañones GIAT de 20 mm. Los 30 últimos SA 342L fueron montados en la Factoría 36 de Heluán y entregados a partir de diciembre de 1983. Han entrado en combate algunos de los 60 SA 342L armados con misiles HOT entregados a Iraq en 1977-81, así como unos pocos de los 50 SA 342L suministrados a Siria. Ocho de estos últimos se perdieron en Líbano en 1982, principalmente por acción de las fuerzas israelíes, lo que dio como resultado que Siria firmase un pedido por otros 15 aparatos en 1984. Uno de los primeros receptores del Gazelle con el HOT fue Kuwait, al que se entregaron 24 SA 342K en 1974-76 (la mitad para misiones contracarro y el resto para enlace) y unos pocos SA 342L en 1983. Tras haber rechazado los helicópteros contracarro estadounidenses, Marruecos recibió en 1982 veinticuatro SA 342L armados con misiles HOT y cañones como complemento de tres SA 342K y tres SA 342L suministrados a la policía local en 1976-77.

A pesar de la disponibilidad de otro «sustituto del Alouette III» en forma del Aérospatiale Ecureuil, el Gazelle disfruta todavía de una cadencia de producción regular (si bien inferior a sus primeros tiempos) para poder cumplir con todos los pedidos. Aquejado de problemas iniciales y, para algunos, demasiado frágil para operaciones de combate, ha conseguido, sin embargo, emular el éxito de su predecesor, si bien ha logrado menos ventas en el campo civil. Menudo, veloz y grácil, no podía llevar ningún otro nombre más adecuado.



De los Gazelle militares, unos de los más originales son los transportes VIP HCC Mk 4 utilizados por la RAF. El primero de ellos (en la ilustración) fue convertido de un entrenador HT Mk 3 y entregado al 32.º Squadron en mayo de 1976. Esa unidad recibió otros dos aparatos modificados, en tanto que el cuarto fue de primera mano, construido en 1984.



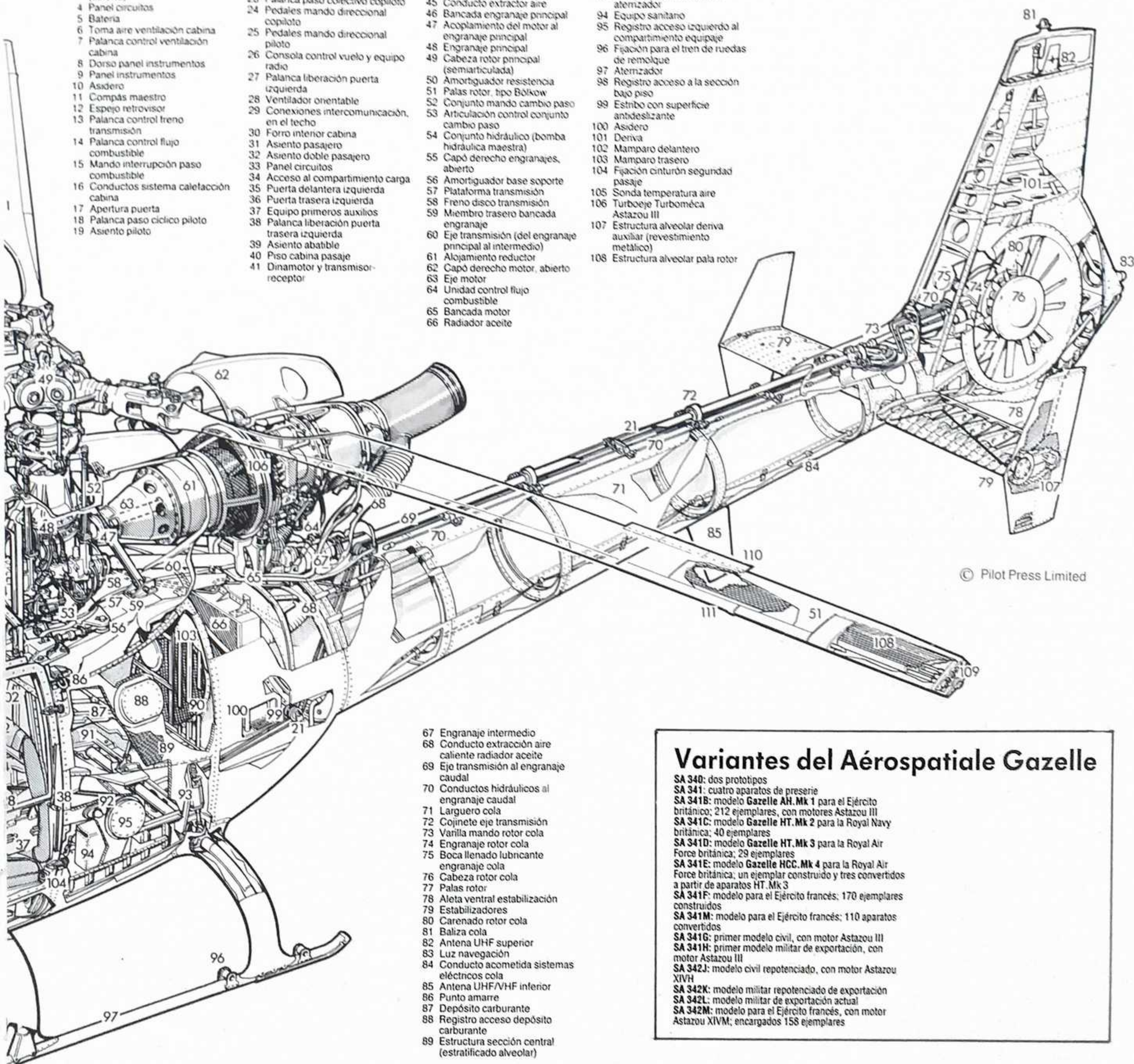
Corte esquemático del Aérospatiale SA 341 Gazelle

- 1 Sonda piloto
- 2 Luz de aterrizaje
- 3 Registro acceso batería (abierto)
- 4 Panel circuitos
- 5 Batería
- 6 Toma aire ventilación cabina
- 7 Palanca control ventilación cabina
- 8 Dorsal panel instrumentos
- 9 Panel instrumentos
- 10 Asidero
- 11 Compás maestro
- 12 Espejo retrovisor
- 13 Palanca control freno transmisión
- 14 Palanca control flujo combustible
- 15 Mando interrupción paso combustible
- 16 Conductos sistema calefacción cabina
- 17 Apertura puerta
- 18 Palanca paso cíclico piloto
- 19 Asiento piloto
- 20 Caja control mando colectivo
- 21 Transmisión mando rotor cola
- 22 Palanca paso cíclico copiloto
- 23 Palanca paso colectivo copiloto
- 24 Pedales mando direccional copiloto
- 25 Pedales mando direccional piloto
- 26 Consola control vuelo y equipo radio
- 27 Palanca liberación puerta izquierda
- 28 Ventilador orientable
- 29 Conexiones intercomunicación, en el techo
- 30 Forro interior cabina
- 31 Asiento pasajero
- 32 Asiento doble pasajero
- 33 Panel circuitos
- 34 Acceso al compartimento carga
- 35 Puerta delantera izquierda
- 36 Puerta trasera izquierda
- 37 Equipo primeros auxilios
- 38 Palanca liberación puerta trasera izquierda
- 39 Asiento abatible
- 40 Piso cabina pasaje
- 41 Dinamotor y transmisor-receptor

- 42 Unidad mezcla (control rotores)
- 43 Varillas mando rotor principal
- 44 Plataforma transmisión
- 45 Conducto extractor aire
- 46 Bancada engranaje principal
- 47 Acoplamiento del motor al engranaje principal
- 48 Engranaje principal
- 49 Cabeza rotor principal (semiaarticulada)
- 50 Amortiguador resistencia izquierda
- 51 Palas rotor, tipo Bolkow
- 52 Conjunto mando cambio paso
- 53 Articulación control conjunto cambio paso
- 54 Conjunto hidráulico (bomba hidráulica maestra)
- 55 Capó derecho engranajes, abierto
- 56 Amortiguador base soporte
- 57 Plataforma transmisión
- 58 Freno disco transmisión
- 59 Miembro trasero bancada engranaje
- 60 Eje transmisión (del engranaje principal al intermedio)
- 61 Alojamiento reductor
- 62 Capó derecho motor, abierto
- 63 Eje motor
- 64 Unidad control flujo combustible
- 65 Bancada motor
- 66 Radiador aceite

- 90 Resilla toma aire compartimento radiador aceite
- 91 Caja distribuidora
- 92 Luz izquierda navegación
- 93 Amortiguador hidráulico aterrizador
- 94 Equipo sanitario
- 95 Registro acceso izquierdo al compartimento equipaje
- 96 Fijación para el tren de ruedas de remolque
- 97 Aterrizador
- 98 Registro acceso a la sección bajo piso
- 99 Estribo con superficie antideslizante
- 100 Asidero
- 101 Deriva
- 102 Mamparo delantero
- 103 Mamparo trasero
- 104 Fijación cinturón seguridad pasaje
- 105 Sonda temperatura aire
- 106 Turbopropulsor Astazou III
- 107 Estructura alveolar deriva auxiliar (revestimiento metálico)
- 108 Estructura alveolar pala rotor

- 109 Pesos ajustables para contrapeso dinámico
- 110 Compensador
- 111 Revestimiento borde ataque pala en poliuretano



© Pilot Press Limited

Variantes del Aérospatiale Gazelle

SA 340: dos prototipos
SA 341: cuatro aparatos de preserie
SA 341B: modelo **Gazelle AH Mk 1** para el Ejército británico; 212 ejemplares, con motores Astazou III
SA 341C: modelo **Gazelle HT Mk 2** para la Royal Navy británica; 40 ejemplares
SA 341D: modelo **Gazelle HT Mk 3** para la Royal Air Force británica; 29 ejemplares
SA 341E: modelo **Gazelle HCC Mk 4** para la Royal Air Force británica; un ejemplar construido y tres convertidos a partir de aparatos HT Mk 3
SA 341F: modelo para el Ejército francés; 170 ejemplares construidos
SA 341M: modelo para el Ejército francés; 110 aparatos convertidos
SA 341G: primer modelo civil, con motor Astazou III
SA 341H: primer modelo militar de exportación, con motor Astazou III
SA 342J: modelo civil repotenciado, con motor Astazou XIVH
SA 342K: modelo militar repotenciado de exportación
SA 342L: modelo militar de exportación actual
SA 342M: modelo para el Ejército francés, con motor Astazou XIVH; encargados 158 ejemplares

Especificaciones técnicas

Aérospatiale SA 341 Gazelle

Tipo: helicóptero utilitario y contracarro de cinco plazas

Planta motriz: un turbosé Turboméca-Astazou IIIA, estabilizado a 590 hp en despegue; capacidad habitual de combustible 445 litros; capacidad máxima de combustible 735 litros; capacidad de aceite 13 litros (más 3,5 para la transmisión)

Prestaciones: velocidad máxima de crucero 264 km/h, al nivel del mar; techo práctico 5 000 m; techo estacionario 2 000 m sin efecto suelo; alcance a nivel del mar y con dotación máxima de combustible 670 km; alcance con el piloto y 500 kg de carga útil 360 km

Pesos: vacío 917 kg; máximo en despegue y aterrizaje 1 800 kg; carga discal máxima del rotor principal 19,5 kg/m²

Dimensiones: diámetro del rotor principal 10,50 m; diámetro del rotor de cola 69 cm; cuerda de las palas del rotor principal 30 cm (constante); longitud total 11,97 m; longitud del fuselaje 9,53 m; anchura (con el rotor plegado) 2,01 m; altura total 3,18 m; vía de los patines 2,01 m; superficie discal del rotor principal 86,5 m²; superficie discal del rotor de cola 0,37 m²; superficie de la deriva 0,45 m²; superficie de los estabilizadores 1,80 m²; volumen de la cabina 1,80 m³

Armamento: cuatro (opcionalmente, seis) misiles contracarro Euromissile HOT; o dos ametralladoras de 7,62 mm; o un cañón GIAT de 20 mm; o dos misiles aire-superficie Aérospatiale AS 12; o dos contenedores de cohetes (para los Brandt de 68 mm o los FZ de 70 mm); visor giroestabilizado APX-Bézu 334 para los AS 12 y un APX 397 para los HOT; posibilidad de utilizar bengalas de reconocimiento y señalizadores fumígenos



El Cuerpo Aéreo del Ejército británico es el segundo mayor usuario del Gazelle, del que ha recibido 212 unidades AH.Mk 1 entre 1973 y 1984 (unos pocos de esos aparatos son empleados por los Royal Marines). Todos ellos están acabados con el esquema mimético que aparece en la ilustración; no obstante, este aparato en concreto lleva también superficies en color naranja de alta visibilidad, pues es uno de los 26 utilizados en misiones de entrenamiento por el Squadron Avanzado de Alas Rotativas del Centro del Cuerpo Aéreo del Ejército (en Middle Wallop). Este aparato realizó su primer vuelo el 17 de mayo de 1976 en la factoría de Westland en Yeovil y fue entregado a la unidad de recepción de helicópteros el 28 de mayo. Fue empleado por la Patrulla de Conversión Operacional Gazelle en octubre de 1976, inmediatamente antes de que esa unidad fuese rebautizada Patrulla Avanzada de Alas Rotativas y, finalmente, Squadron Avanzado de Alas Rotativas.



Aérospatiale Gazelle

Escuadrones de la RAF

31.º Squadron (continuación)

El mismo día, el 31.º fue reformado con un papel operacional. Quedó convertido en el tercer escuadrón de la RAF Germany con misiones de reconocimiento fotográfico, para las cuales fue equipado con el English Electric Canberra. Estas tareas exigían fotografías a alta y baja cota, y el escuadrón trabajó duro para alcanzar la gran velocidad y precisión requeridos por las fuerzas aéreas de la OTAN de que formaba parte. Siguió siendo un componente de los efectivos de reconocimiento fotográfico en Alemania hasta 1971, cuando el Canberra fue dado de baja. El 31.º fue disuelto en Laarbruch el 13 de marzo de 1971.

Siete meses después, el escuadrón se formó de nuevo en Alemania. Su base era esta vez la de Brüggen y su material de vuelo el McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2. Ahora, su función era de caza y ataque al suelo, y su misión ayudar a rechazar cualquier ataque soviético a través de Alemania, así como salidas de interdicción tras las líneas. Los Phantom cumplieron con este papel hasta diciembre de 1975, en que el escuadrón recibió sus primeros SEPECAT Jaguar, con los que quedó completamente reequipado en junio de 1976. Desde entonces, el escuadrón ha formado parte del Ala Brüggen y mantiene un alto grado de disponibilidad mediante la participación en numerosos ejercicios y despliegues.



Izquierda: durante un ejercicio de la OTAN, un Canberra PR.Mk 7 del 31.º Squadron se halla estacionado junto a un laboratorio móvil, donde sus fotografías serán rápidamente procesadas y enviadas a los especialistas en interpretación (foto John D. R. Rawlings).



Arriba: la insignia del 31.º Squadron, la estrella de la India enmarcada en un damero verde y amarillo, aparecía en la sección de proa de sus Phantom.



Dos Jaguar GR.Mk 1 del 31.º Squadron vuelan sobre su base de Brüggen, Alemania. El emblema de la estrella de la India está enmarcado en el damero verde y amarillo, adoptado por el escuadrón cuando se convirtió en una unidad de caza y ataque al suelo. También llevan las letras código de la RAF Germany en la deriva, que en el 31.º empiezan con la «D».

32.º Squadron



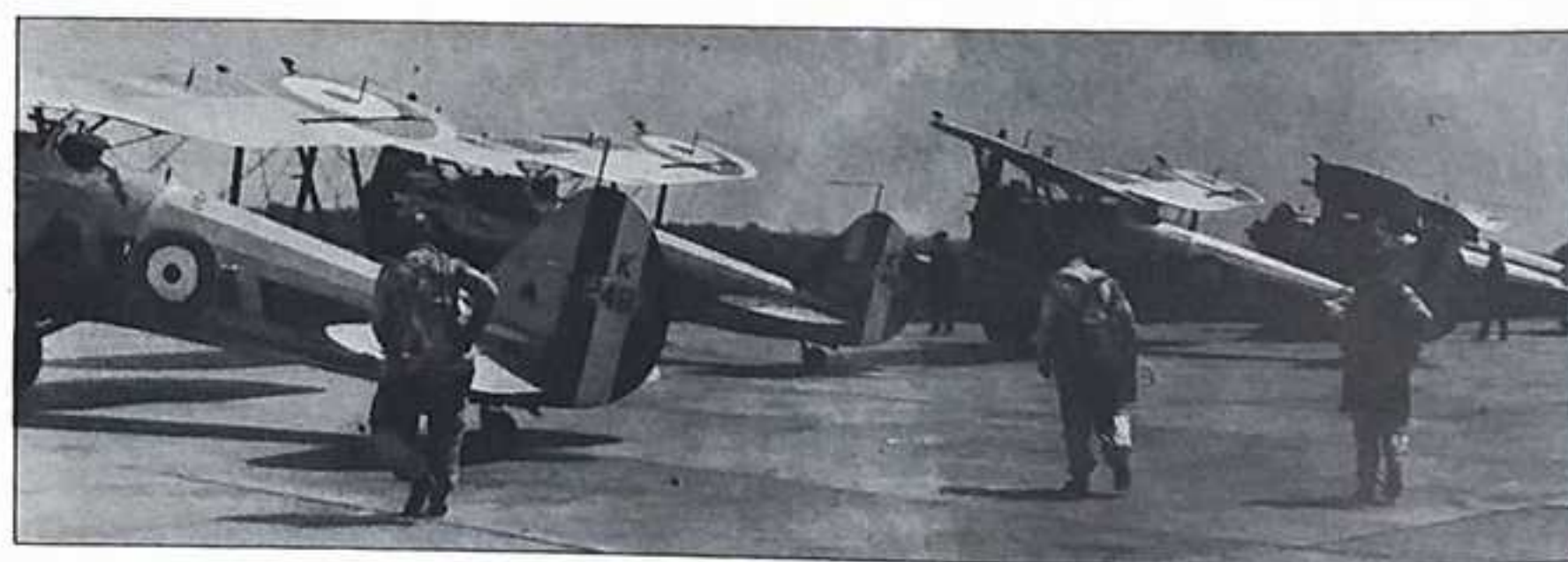
Proyectado desde el principio como un escuadrón de caza, el 32.º se formó en Netheravon el 12 de enero de 1916 a partir de un núcleo de personal procedente del 21.º Squadron. Rápidamente se preparó y se le dotó con cazas Airco D.H.2, con los que se trasladó a Francia el 28 de mayo. Pronto entró en acción y los D.H.2 demostraron ser unos cazas útiles y maniobrables; el 1 de julio, el primer día de la batalla del Somme, el oficial al mando, mayor L.W.B. Rees, ganó la Cruz Victoria al trabar combate con 10 aviones alemanes y obligar a dos de ellos, aún malherido en una pierna, a tomar tierra para después seguir lu-

chando hasta que se le hubo terminado la munición. Desde aquel momento, y tras participar también en la batalla de Arrás en 1917, el 32.º estuvo continuamente en acción, siendo sus misiones las de escolta, de patrulla ofensiva y de ataque a baja cota sobre tropas enemigas.

A comienzos del verano de 1917, el 32.º fue reequipado con aviones D.H.5 para las mismas misiones hasta la tercera batalla de Ypres, en la que se concentró en los ataques al suelo para los que el D.H.5 estaba mejor capacitado. Tras este largo período de operaciones intensivas, en el invierno de 1917 se redujo algo el ritmo y en enero de 1918 el escuadrón dejó los D.H.5 por los RAF S.E.5a. Después de una lenta conversión fue destinado a una serie de acciones para detener a los alemanes, que intentaban abrirse camino en marzo de 1918. Su misión primaria fue resistir el avance alemán ametrallando a baja cota. Después de que los alemanes se detuvieran y retrocedieran, el 32.º volvió a sus patrullas ofensivas habituales, a cuya consecuencia se vio envuelto en los grandes combates de caza de comienzos del verano.

Ello se interrumpió en junio al ser trasladado el escuadrón al frente francés durante un par de meses, tras los cuales regresó para tomar parte en la batalla de Amiens y a verse envuelto en el último gran avance encaminado a la derrota alemana, en 1918.

Tras cuatro meses en el continente, el escuadrón volvió a Inglaterra en



A comienzos de los años treinta, la prueba de fuego para los escuadrones de la RAF era cada año el Ejercicio Anual de Defensa Aérea. Encargado de la protección de Londres, el 32.º tenía listos sus Bristol Bulldog Mk IIA. Los pilotos se dirigían hacia ellos al recibir el aviso de la aproximación del «enemigo».

marzo de 1919 y fue disuelto en Croydon el 29 de diciembre de 1919.

El 1 de abril de 1923, el 32.º Squadron se formó de nuevo con el papel de caza; su base fue Kenley y se le equipó con el Sopwith Snipe, si bien tuvo que pasar algún tiempo antes de que la unidad disfrutase de su potencial operativo completo. El escuadrón fue una de las unidades de caza elegidas para el desarrollo del vuelo nocturno, al que comenzó a dedicarse en 1924. Al final de ese año los Gloster Grebe sustituyeron a los Snipe y el escuadrón tomó parte en el festival de Hendon de 1925 con esos aviones. El año 1926 trajo una misión muy distinta: la huelga general había afectado al reparto postal y, así, el escuadrón se dedicó a transportar correo urgente y despachos oficiales de Kenley a Gosport, Halton y Old Sarum.

Los Gloster Gamecock sucedieron a los Grebe el año siguiente y proporcionaron al 32.º Squadron uno de los mejores cazas de aquel período, pero dos años después fueron remplazados por los Armstrong Whitworth Siskin. La intensidad operativa del escuadrón aumentó conforme avanzaban los años treinta, y ese aumento continuó con los Bristol Bulldog desde 1931 en adelante. Con este modelo el escuadrón se desplazó a través de dos valles hasta Biggin Hill en 1932. Los Bulldog estuvieron en activo hasta 1936, cuando la unidad adquirió su último caza biplano, el Gloster Gauntlet. Con él se fue acercando la II Guerra Mundial, mientras el escuadrón participaba en los comienzos del desarrollo del radar para la defensa aérea; en octubre de 1938, uno de sus Gauntlet se convirtió en el primer caza guiado por

Escuadrón (sigue)

... desde otro avión (un DC-3 de la RAF, en ruta de Schiphol a Londres).

El mismo mes, el 32.º comenzó su reequipamiento con los Hawker Hurricane, proceso que no concluyó por completo hasta el verano siguiente. Durante los ejercicios de 1939 se le desplegó de nuevo como un escuadrón de caza nocturna, y perdió tres de sus pilotos en un fatal accidente. Al irrumper la II Guerra Mundial, el 32.º era una unidad plenamente operacional pero, aunque voló en alguna salida ocasional, no se encontró con la aviación enemiga hasta enero de 1940; en esa ocasión, sin embargo, fue rechazado por el fuego antiaéreo.

Su entrada en acción se produjo bastante pronto, en mayo de 1940; el escuadrón utilizó Abbeville como terreno avanzado e intentó reforzar los escuadrones de Hurricane en Francia. Además de misiones de defensa, llevó a cabo ataques contra los aeródromos ocupados por los alemanes en los Países Bajos.

Se dedicó a continuación a realizar patrullas sobre Dunkerque para impedir que la aviación enemiga bombardeara al Ejército británico en su retirada. Entonces llegó el mes de junio, que terminó con algunas batallas sobre el canal de la Mancha y los puertos costeros, ya que la Luftwaffe había comenzado su prelude a la batalla de Inglaterra. A finales de ese mes, el escuadrón tenía confirmadas 31 victorias y desde entonces continuó en la brecha durante casi las 24 horas del día, utilizando Hawkinge como base avanzada. En el transcurso de los meses de julio y agosto, los combates se sucedieron incesantemente y el 32.º siguió bregando hasta la extenuación, perdiendo y ganando por igual, hasta que el 28 de agosto fue retirado y enviado al norte para un período de descanso.

A finales de año, el escuadrón fue transferido al 101.º Group para ser desplegado principalmente en patrullas de convoyes, alternadas con unas pocas misiones de interdicción naval. Ninguna acción seria tuvo lugar hasta febrero de 1942, en que voló como escolta de los cazabombarderos enviados a atacar a los *Scharnhorst* y *Gneisenau* en su audaz escapada a través del Canal.

En agosto se vio violentamente involucrado en los desembarcos de Dieppe. Llevó a cabo cuatro patrullas, las tres primeras por la mañana, para el ataque a instalaciones en tierra, y la última para la escolta del convoy de regreso; sólo perdió un piloto, en este caso debido a una colisión. Por entonces, el escuadrón estaba en plena conversión a funciones de caza nocturna, pero ello se pospuso y fue asignado a las fuerzas que debían apoyar los desembarcos en el norte de África. Esto supuso el empleo de unos Hurricane distintos y su entrenamiento para otro tipo de deberes. El 32.º llegó a Argelia el 7 de diciembre de 1942, con aviones Hurricane Mk IIC, e inmediatamente se dedicó a patrullar sobre los convoyes por llegar, y a salidas de defensa aérea de las bases en tierra; en enero de 1943 abatió su primer aparato en ese escenario, un Heinkel He 111 que atacaba el aeródromo de Casablanca.

Los Supermarine Spitfire se sumaron a los efectivos del 32.º Squadron en abril y gradualmente fueron ganando terreno a los Hurricanes; sin embargo, la baja disponibilidad inicial del Spitfire perjudicó a la moral del escuadrón, y no fue hasta agosto que el 32.º comenzó a ganar confianza al

demostrarse su superioridad sobre los Focke-Wulf Fw 190. En octubre se mudó a Italia dejando tras de sí destacamentos a lo largo de la costa del norte de África con propósitos defensivos, y no fue hasta enero de 1944 que el escuadrón volvió a ser una unidad completa una vez más.

En Italia llevó a cabo de nuevo patrullas defensivas, se trasladó a la costa del Adriático y emprendió misiones de interdicción naval (a lo largo de la costa de Dalmacia), a las que se sumaron salidas de caza sobre Yugoslavia con Spitfires equipados con bombas; en agosto efectuó un total de 89 ataques.

Este provechoso trabajo fue interrumpido al final de setiembre, en que se envió el escuadrón a Grecia para que llevase a término vuelos de interdicción y salidas de escolta a los transportes Douglas Dakota que lanzaban suministros para los partisanos. En noviembre apoyó los desembarcos en Salónica, tras lo cual fue retirado de las operaciones en febrero de 1945 y se trasladó a Palestina para realizar patrullas de seguridad interna. Allí permaneció durante tres años volando constantemente sobre los oleoductos en el desierto para frustrar acciones guerrilleras. El grueso de su actividad se desvió al poco tiempo a patrullas marítimas para localizar y disuadir a embarcaciones con inmigrantes judíos ilegales que pretendían entrar en Palestina.

A los problemas que comportaban estas misiones hubo que sumar un firme incremento de la actividad terrorista, hasta el punto de que en 1947 algunos de sus Spitfire saltaron por los aires en el aeródromo de Ein Shemer. También durante su estancia en Palestina, el escuadrón fue bombardeado por las Fuerzas Aéreas de Egipto, y hubo de lamentar algunas bajas. La agitación llegó a tal punto que en mayo de 1948 fue trasladado a Chipre, desde donde continuó patrullando las aguas entre esa isla e Israel.

Estacionado en Nicosia, en mayo de 1949 el 32.º Squadron se convirtió en la primera unidad de cazas a reacción en Oriente Medio al recibir aviones de Havilland Vampire F.Mk 3. Completó la conversión a este modelo y en enero de 1951 se trasladó a la Zona del Canal de Suez, donde al poco tiempo se integró en la recién creada Ala Vampire. En 1955 el escuadrón fue enviado a Shaibah, en el golfo de Arabia, donde mantuvo patrullas de seguridad en ese área durante un año antes de trasladarse a Ammán, en Jordania. En 1954, la unidad había sido reequipada con el desarrollo del Vampire, el Venom. Con este tipo actuó en los sucesos de Suez, en 1956. Al concluir ese episodio, el escuadrón retornó a Chipre con sus Venom y fue disuelto en Nicosia el 14 de enero de 1957.

Sin embargo, la historia de esa unidad no concluyó con ese episodio, pues por entonces ya se había constituido un nuevo 32.º Squadron en Weston Zoyland, equipado con el English Electric Canberra. Se trasladó a Chipre en mayo y al poco tiempo pasó a ser el primer escuadrón del Ala de Bombardeo de Oriente Medio. Ello tuvo lugar en la gran base de Akrotiri, al sur de la isla, y fue también allí donde se labró su reputación como escuadrón de bombardeo a cotas bajas y medias. En setiembre llevó a cabo una visita de buena voluntad a Kenia y al año siguiente voló a Gran Bretaña. Ésa fue su norma operacional, con el envío de destacamentos a Oriente Medio durante los años que siguieron.



Esta excelente instantánea muestra el modelo más usado por el 32.º en su función de transporte de personalidades, el Whirlwind HAR.Mk 10. Ha sido fotografiado sobre el puente de La Torre en uno de sus muchos viajes a lo largo del río, dirigiéndose al este de Londres.



Un BAe 125 del 32.º se aproxima a RAF Northolt, la base del escuadrón desde que se volvió a formar a partir del viejo Metropolitan Communications Squadron en 1969 (foto Lindsay Peacock).



La insignia del cuerno de caza del 32.º Squadron, fotografiada en la deriva de un Andover, simboliza la capacidad de esta unidad de cazar al enemigo y representa el lema del escuadrón.



El Aérospatiale Gazelle sirve en el 32.º en misiones de enlace y es usado frecuentemente por mandos superiores y personalidades. El Gazelle sustituyó en el escuadrón a los Whirlwind. Es la única unidad de la RAF que opera con este modelo, que también es utilizado para el entrenamiento de pilotos de helicópteros en RAF Shawbury (foto MoD).

Entre 1961 y 1962, el Canberra B.Mk 15 reemplazó al viejo Canberra B.Mk 2 y el escuadrón hubo de aprender a utilizar cohetes, debido a que esta versión contaba con capacidad de ataque al suelo. Siguió enviando destacamentos y en diciembre de 1964 la totalidad de sus efectivos se desplazaron a Tengah (Singapur) durante la confrontación con Indonesia; pasó en esa región unos tres meses. Ese mismo año añadió el misil AS.30 a su arsenal de armas ofensivas. El escuadrón continuó volando desde la base de Akrotiri

hasta que el Ala de Interdicción fue disuelta el 3 de febrero de 1969.

Ese mismo día, el Escuadrón Metropolitano de Comunicaciones fue rebautizado 32.º Squadron. Equipado con aparatos Beagle Basset, Hawker Siddeley Andover y Bristol Sycamore, pasó a ser responsable del transporte de miembros del gobierno y altos mandos de la RAF en el interior de Gran Bretaña y en el resto de Europa. Desde entonces, su flota ha sido reducida a sólo tres modelos de los cinco que empleaba en el año 1972.

33.º Squadron



Cuatro días antes de que el 12.º Squadron se trasladase de Netheravon a Francia, el personal sobrante de esa unidad se mudó a Filton, donde constituyó en su momento el núcleo del 33.º Squadron, que se creó el 12 de enero de 1916. Esto ocurría en un momento en que la responsabilidad de la defensa aérea de Gran Bretaña era transferida del RNAS al RFC y se comenzaban a organizar los escuadrones de la Defensa Metropolitana. El 33.º se convirtió en uno de los primeros en marzo y al mes siguiente se trasladó a su área de operaciones en la orilla de Yorkshire del Humber.

El escuadrón fue inmediatamente dividido en tres patrullas, una con base en Beverley para la defensa del Humber, otra en Coal Aston para la defensa de Sheffield y la tercera en Bramham Moor para la protección de Leeds. Al principio utilizó varios ejemplares de los RAF B.E.2d y B.E.2e, pero a finales de 1916 comenzó a recibir el RAF F.E.2b.

Cuando los dirigibles alemanes aparecían sobre el mar del Norte, el 33.º despegaba para interceptarlos, pero no obtuvo ningún éxito contra ellos ya que éstos tenían normalmente un régimen de trepada superior al de los B.E. y F.E. Su actividad, sin embargo, ayudó a desviar a los Zeppelines de sus objetivos. A lo largo de 1917 y ya entrado el 1918 voló en aviones F.E.2b, pero durante el verano de 1918 recibió los Bristol Fighter. Sin embargo, mucho antes de eso los ataques terminaron y el escuadrón fue reequipado de nuevo, en agosto, con Avro 504K especialmente adaptados para el vuelo nocturno, con los cuales pasó el tiempo en salidas de entrenamiento de vuelo nocturno avanzado. Acabada la guerra, el 33.º fue finalmente disuelto en Kirton-in-Lindsey el 13 de junio de 1919.

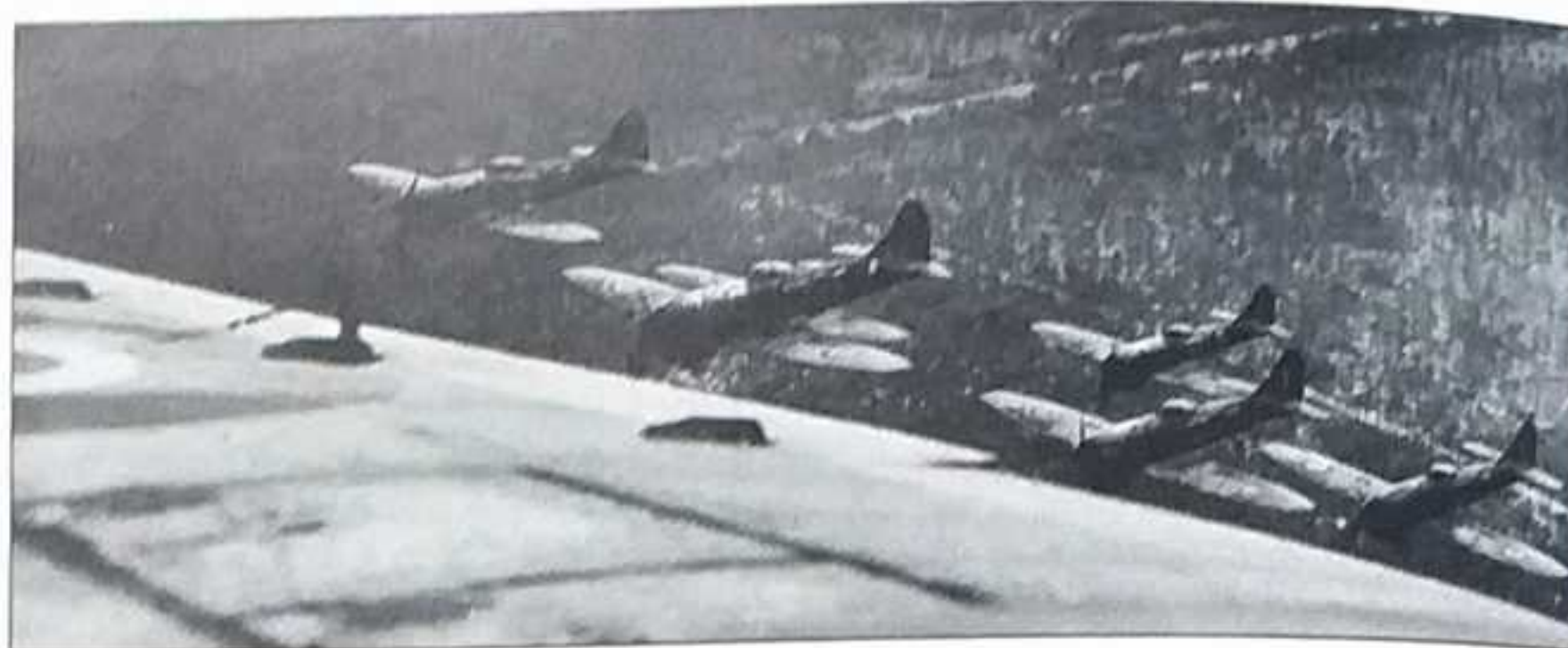
El escuadrón no se formó de nuevo

hasta el 1 de marzo de 1929 en que reapareció en Netheravon como unidad de bombardeo, trasladándose a su primera base de operaciones, en Eastchurch, seis meses después. Estuvo temporalmente equipado con el Hawker Horsley, y después con el bombardero diurno Hawker Hart, que por entonces era más veloz que cualquier caza de la RAF.

En octubre de 1935, el 33.º Squadron fue enviado a Egipto a raíz de la crisis de Abisinia, y de allí se trasladó a Cisjordania y a Palestina en 1936, ocupándose allí de patrullas de seguridad. Al contrario que la mayoría de los escuadrones de refuerzo que procedían de Gran Bretaña, el 33.º no volvió a las islas en 1936, sino que permaneció en Oriente Medio.

El 1 de marzo de 1938 se produjo un cambio radical en el 33.º, pues fue reorganizado en un escuadrón de cazas monoplasas, la primera unidad de caza permanente en Egipto durante 12 años. Para ello se le dotó con el Gloster Gladiator en Ismailia y en septiembre se había preparado lo suficiente como para destinar un destacamento a las fuerzas empeñadas en misiones de ataque al suelo requeridas en Palestina a causa de los disturbios provocados en aquel área. Eso fue todo durante 1937, año en que el escuadrón al completo se trasladó a Lydda.

Sin embargo, comenzaba a tomar cuerpo una amenaza mayor, y en el verano de 1939 el escuadrón volvió a Egipto en previsión de que pudiese estallar la guerra con Italia. Esto, por supuesto, ocurrió en junio de 1940, y tres días después de que Mussolini declarase las hostilidades el 33.º sostuvo su primer combate con la aviación italiana, con el resultado de dos aparatos italianos abatidos y ninguna pérdida británica. Durante los tres meses siguientes, el escuadrón estuvo en continua acción en el desierto occidental, pero en septiembre se retiró a la zona del delta del Nilo para comenzar su lenta conversión al Hawker Hurricane. Este nuevo avión dio al escuadrón un mayor dinamismo e hizo posible que éste incrementara rápidamente su número de victorias durante el resto del año. En enero de 1941 el escuadrón fue retirado y enviado a Grecia un mes más tarde, donde tomó a su cargo la defensa aérea de Atenas y proporcionó escolta a los bombarderos Blenheim que atacaban a las fuerzas invasoras italianas. Tras algunos problemas iniciales, el escuadrón se reagrupó totalmente y se enfrentó a sus primeros aparatos alemanes sobre Grecia en abril; al finalizar el mes, sin embargo, la lucha en tierra había empeorado tanto que la misión final del escuadrón fue cubrir la retirada de las tropas británicas. Por entonces, al 33.º sólo le restaban cuatro Hurricane



Al terminar la guerra, el 33.º pasó a formar parte de las BAFO en Alemania y, como tal, cumplió con su papel de mostrar pabellón en Berlín. En la fotografía aparece una formación de Tempest F.Mk 5 del escuadrón patrullando sobre la ciudad. El código «5R» se ha mantenido desde el fin de la guerra.

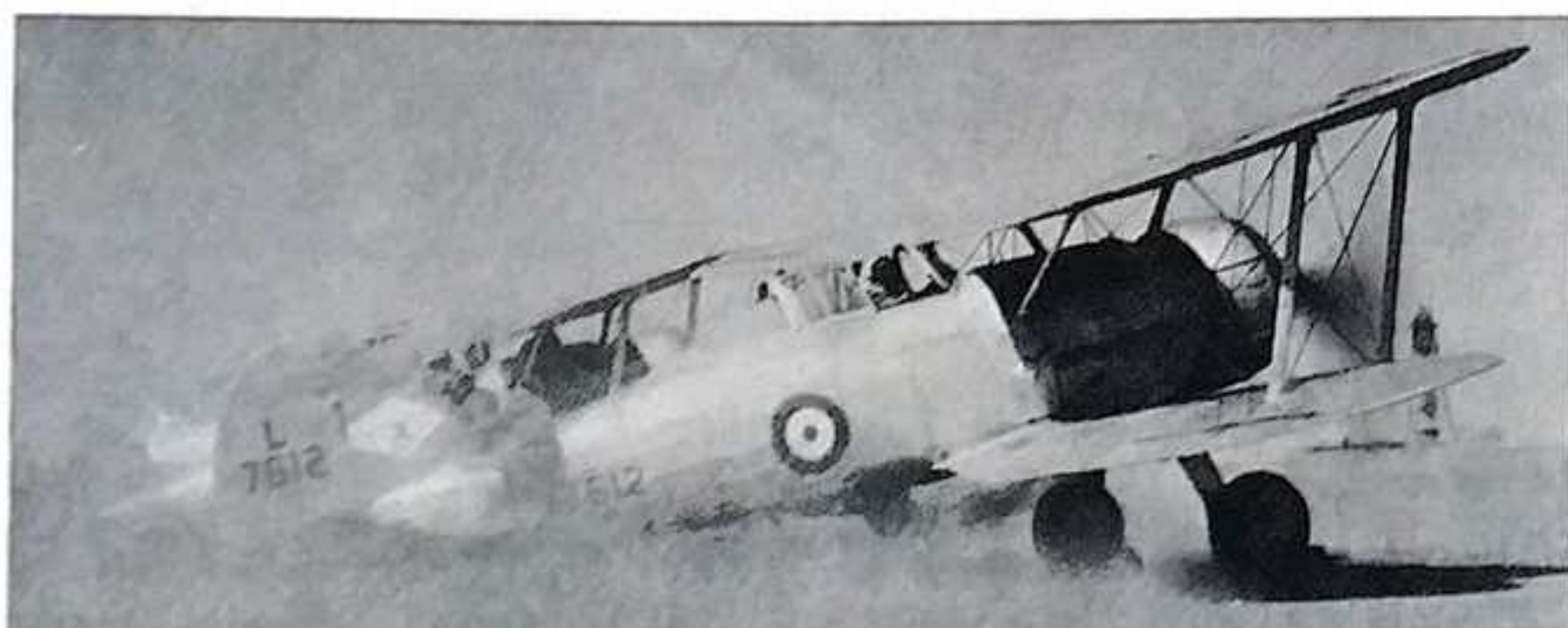


El Javelin fue el último de la gama de cazas nocturnos utilizado por el 33.º en los años cincuenta, a su regreso de Malasia. Esta formación de FAW.Mk 7, fotografiada sobre El Pireo durante una visita de buena voluntad a Grecia, muestra los colores rojo, blanco y azul en los derivas.

modelo muy diferente. Con él, la principal obligación del 33.º consistía en atacar a la aviación enemiga, si bien hubo de dedicarse también a misiones de ataque al suelo, bautizadas anónimamente como «reconocimientos armados». Estas operaciones continuaron hasta que la capitulación alemana en mayo de 1945 puso fin a la lucha.

El escuadrón se desplazó a Alemania y permaneció como parte de las BAFO, recibiendo para su función versiones posteriores de Tempest. Equipados con cohetes bajo las alas, estos aparatos resultaban muy útiles, tanto en la defensa aérea como en el ataque al suelo. Sin embargo, en julio de 1949 el 33.º fue retirado de Alemania y enviado a Singapur. Allí, tras aclimatarse al Extremo Oriente, se trasladó a Kuala Lumpur para usar sus poderosos aparatos en la lucha contra los guerrilleros comunistas en la jungla. A raíz de esas acciones operó constantemente en ataques con cohetes y, cuando el Tempest fue finalmente retirado, continuó su trabajo con los de Havilland Hornet. Durante los cinco años siguientes, los Hornet tuvieron un papel vital en el ataque a los rebeldes en la jungla, dirigidos por las fuerzas de tierra; en lo que a los pilotos concierne, sólo hubo un caso de disparo de cohetes en la jungla guiándose por indicaciones cartográficas, situación en la que apenas se divisaban los resultados. El 31 de marzo de 1955, sus Hornet fueron entregados al 45.º Squadron y el 33.º fue disuelto.

Siete meses después, el escuadrón se formó de nuevo en Driffield el 15 de octubre de 1955. Ahora era un escuadrón de caza nocturna equipado con de Havilland Venom NF. Mk 2A, como parte de la defensa del norte industrial. Rápidamente se preparó para este trabajo y estuvo en activo durante todas las maniobras de 1956,



Transformado de unidad de bombardeo en unidad de caza en 1938, el 33.º era por entonces el único escuadrón de caza en Egipto. Uno de sus Gladiators fue fotografiado momentos antes de la «suelta de calzos», levantando una pequeña tormenta de arena en la base de Ismailia.

33.º Squadron (sigue)

pero el 3 de junio de 1957 fue repentinamente disuelto de nuevo. Esa situación no duró mucho tiempo, pues el 1 de octubre de aquel año reapareció al ser redenido el 264.º Squadron en Leeming, de nuevo como unidad de caza nocturna asignada la misma área de defensa. Sus Gloster Meteor fueron reemplazados por Gloster Javelin en 1958 y el 33.º continuó jugando un papel importante en la defensa de las islas hasta que los sucesivos recortes presupuestarios obligaron a la disolución de la unidad en Middleton St. George el 18 de noviembre de 1962. La mayoría de sus aparatos y parte de su personal se trasladaron a Geilenkirchen, en la RFA, para formar el 5.º Squadron.

El 1 de marzo de 1965 el escuadrón fue formado una vez más, esta vez como una unidad de misiles antiaéreos equipada con Bristol Bloodhound, en Butterworth (Malasia). Sirvió en este pasivo papel hasta que comenzó la retirada británica de Malasia, a raíz de la cual fue disuelto el 30 de enero de 1970.

El 14 de junio de 1971, el 33.º se reconstituyó de nuevo para su función actual en Odiham. Fue el primer es-



Los Puma del 33.º llevan la insignia de la cabeza de ciervo. Así se conmemora que el escuadrón fue el primero usuario del Hawker Hart (ciervo).

escuadrón destinado a utilizar el helicóptero de apoyo táctico Aérospatiale/Westland Puma HC. Mk 1 y, en consecuencia, se dedicó a su adaptación a las necesidades operativas de



El 33.º Squadron fue el primero en recibir el Aérospatiale/Westland Puma, el 14 de junio de 1971 en la RAF Odiham. El Puma está capacitado para una amplia gama de funciones, como las de evacuación de bajas y el apoyo por el fuego. Ha servido en Irlanda del Norte, Alemania y Chipre (foto Malcolm English).

la RAF. Como parte integrante de la Fuerza Móvil ACE, el escuadrón ha sido desplegado desde entonces por todo el mundo, asignándosele como funciones ordinarias la participación

en maniobras regulares en Noruega y el mantenimiento de un destacamento permanente en Belize. Otras misiones han implicado su despliegue en Irlanda del Norte.

34.º Squadron



Tras 15 meses de combates aéreos el ubicuo RAF B.E.2c había evolucionado en el B.E.2e, una versión más maniobrable con alas de distintas envergaduras. El 34.º Squadron del RFC fue creado para introducir este aparato en acción en el frente occidental; la formación de la unidad tuvo lugar en Castle Bromwich el 7 de enero de 1916, a partir de un núcleo extraído del 19.º Squadron. Pasó algún tiempo antes de que la unidad estuviese totalmente completa y el 10 de julio se desplazó a Francia. Una vez allí, se transformó en un escuadrón de cooperación con el ejército y entró en acción en agosto en la batalla del Somme, concentrándose en la cooperación con la artillería y en patrullas de contacto, y ganándose una buena reputación como unidad eficiente. También voló en patrullas de contrabatería, durante las que impuso un método para hacer señales a las baterías de campaña amigas mediante una bocina Klaxon instalada en el aparato. Conforme la batalla progresaba, ya en el otoño, se dedicó cada vez más el escuadrón a misiones de ametrallamiento a baja cota, pero ello chocó con una serie de problemas mecánicos en los aparatos. A pesar de ello, el escuadrón se las compuso para volar en setiembre casi 80 horas operacionales en tres días consecutivos.

Al entrar el invierno las operaciones disminuyeron y el día de Año Nuevo el escuadrón recibió los RAF R.E.8, con los que intensificó sus salidas de ataque a baja cota, especialmente durante la retirada alemana a la Línea Hindenburg.

Con la llegada de mejores condiciones meteorológicas en primavera, las operaciones se intensificaron una vez más y el escuadrón fue transferido al norte y, en el verano, a la costa belga para la tercera batalla de Ypres. En otoño, el 34.º fue retirado del frente y trasladado a Italia, donde reanudó una larga serie de salidas de cooperación con el ejército contra tropas austríacas. En 1918 estas misiones se ampliaron hasta abarcar ataques de bombardeo y el escuadrón estuvo totalmente ocupado en este tipo de salidas, recibiendo una patrulla de aparatos Bristol Fighter para servir como escoltas durante esos ataques. Un segundo lote de aparatos Bristol se sumó a este propósito y se formó un gran escuadrón, pero en julio los Bristol fueron transferidos al 139.º Squadron. El 34.º continuó con sus misiones de cooperación hasta el final de la contienda, en que regresó a Gran Bretaña en mayo de 1919 y fue disuelto en Old Sarum el 25 de setiembre de 1919.

El 3 de diciembre de 1935 el escuadrón se volvió a formar como unidad de bombardeo ligero en Bircham Newton, a partir de un núcleo del 18.º Squadron. En enero de 1936 el 34.º recibió bombarderos Hawker Hind y se adiestró con ellos en su alojamiento temporal de Lympne, en Kent. El Hind fue considerado como un avión interino mientras no se dispusiese de

bombarderos más modernos, y cuando éstos estuvieron listos el escuadrón hubo de trasladarse de Lympne a Upper Heyford, donde recibió sus primeros Bristol Blenheim en julio de 1938. Tan distinto era este modelo que el escuadrón hubo de entrenarse virtualmente desde cero, pero una vez concluido el oportuno curso de conversión, alcanzó su pleno nivel operacional.

Según se acercaba la guerra se hizo evidente que los Blenheim podrían resultar necesarios en ultramar y un mes antes de que estallasen las hostilidades el escuadrón se trasladó a Singapur. Allí hubo de aclimatarse a la zona de operaciones muy distinta a la que estaba habituado y se preparó para la amenaza japonesa. Cuando ésta se materializó, el dominio aéreo enemigo fue tan aplastante que el escuadrón no pudo competir con los cazas Cero y sufrió fuertes bajas, que se multiplicaron al ser bombardeados sus aviones en tierra. Al cabo de un mes, el 34.º había quedado reducido a seis aviones que se retiraron a Sumatra, desde donde continuaron haciendo la guerra a los japoneses. Todos los escuadrones de Blenheim habían salido igual de debilitados y el 34.º entregó sus aparatos y tripulaciones supervivientes al 84.º Squadron, mientras que su personal de tierra zarpó hacia Ceilán y luego hacia la India.

En abril de 1942 el 34.º Squadron comenzó a reconstituirse en Allahbad con nuevos aviones (los Blenheim Mk IV) y nuevas tripulaciones; la conversión progresó lentamente pero en julio envió un destacamento a Peshawar para operar contra las tribus disi-

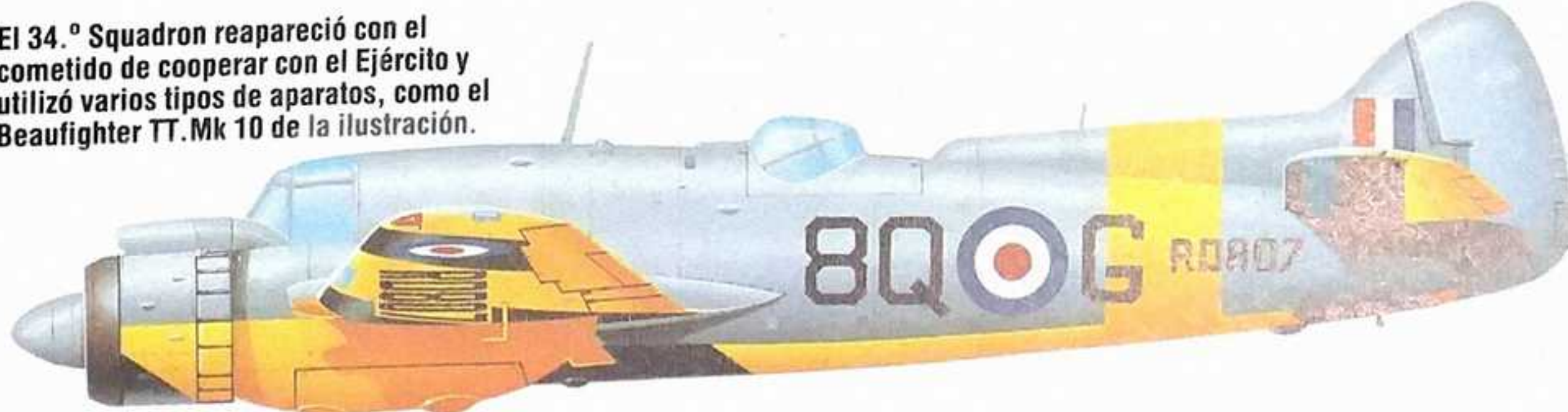


El 34.º sirvió tanto en el frente Occidental como en Italia durante la I Guerra Mundial. En la fotografía aparece el R.E.8 A3474 en proceso de revisión en algún lugar de Italia, probablemente Villaverla, en 1918. Se ven claramente las barras inclinadas, que eran la señal de identidad del 34.º.

dentes en la frontera noroccidental de la India. Tras un mes de operaciones, el escuadrón continuó con sus preparativos y se desplazó al este para atacar a los japoneses en Birmania, con una primera incursión sobre Kaleymo el 16 de agosto. Fue el comienzo de un período de continuos ataques sobre las comunicaciones y los aeródromos enemigos, pasando a operaciones nocturnas en octubre de 1942. Por entonces el 34.º se dedicó también a buscar objetivos en el golfo de Akyab, entre la navegación enemiga. En 1943 continuaron las incursiones, los Blenheim Mk V se sumaron a los Mk IV y la ofensiva se mantuvo hasta abril de 1943, en que el 34.º se apartó de las operaciones y se retiró a la India.

Posteriormente, el 34.º cambió su

El 34.º Squadron reapareció con el cometido de cooperar con el Ejército y utilizó varios tipos de aparatos, como el Beaufighter TT.Mk 10 de la ilustración.



34.º Squadron (sigue)

papel por el de unidad de caza y se reequipó con el Hawker Hurricane Mk IIC. Más tarde se trasladó a Palé y se centró en ataques a baja cota contra embarcaciones fluviales. Estas incursiones eran de tres tipos: salidas en cooperación con el Ejército, que designaba los blancos al escuadrón según el procedimiento de la «fila de taxis»; salidas ordenadas por el cuartel general del grupo, de acuerdo con los planes tácticos; y finalmente «Rhubarbs» en las que los pilotos atacaban objetivos de fortuna. Estas actuaciones se multiplicaron mes a mes a lo largo de 1944, cuando el 34.º se vio obligado a ascender a la cota máxima de sus aviones para proveer escolta a las formaciones de bombarderos que atacaban objetivos japoneses. En el verano, el escuadrón se vio envuelto en los feroces combates en el Imphal y en setiembre alcanzó la plusmarca operacional de un escuadrón de Hurricane: 861 salidas.

En noviembre, el 34.º fue retirado de las operaciones y sus Hurricane fueron equipados con un sistema de fumigación para atacar al mosquito de la malaria con DDT. Este cambio duró un mes, tras el cual el 34.º retornó una vez más a las operaciones. Por entonces ya había terminado la carre-

Un Gloster Meteor F.Mk 8 del 34.º carretea por la pista de Tangmere frente a uno de los deflectores de escape recién edificados. El 34.º utilizó el Meteor durante menos de dos años, reemplazándolo por el Hunter con motor Sapphire, con el que actuó en Suez en 1956. El Meteor F.Mk 8 fue fabricado en grandes cantidades y equipó a 29 escuadrones del Mando de Caza.



Este era uno de los Hunter F.Mk 5 usados por el 34.º durante la operación «Musketeer». Las franjas de Suez se aplicaron de forma totalmente casera debido a la escasez del color amarillo especificado.

ra del Hurricane y en la primavera de 1945 el escuadrón comenzó su gradual adaptación a los Republic Thunderbolt. Ya como unidad completa en abril, volvió al sistema de «filas de taxis» para el Ejército, volando en misiones de apoyo bajo la dirección de las unidades de tierra. Sin embargo, la actuación del escuadrón se vio perjudicada de abril a junio por las inundaciones, y las operaciones quedaron severamente reducidas durante este período. Cuando se trasladó a Kinmagon en junio había pasado ya el momento álgido de la ofensiva, de manera que se le encomendaron salidas de lanzamiento de panfletos.

Se hicieron preparativos para el asalto de Malasia a Singapur, pero la rendición de los japoneses puso fin a ulteriores operaciones. El escuadrón permaneció en Birmania hasta el 18 de octubre de 1945, en que fue disuelto en Palam.

Sin embargo, el 1 de agosto de 1945, el 681.º Squadron de Palam fue redesignado 34.º Squadron. Su función era de reconocimiento fotográfico y para ello utilizó el Supermarine

Spitfire PR.Mk 19. Este período de operaciones duró un año, durante el cual se reestructuró de una forma más estable para la Fuerza Aérea del Extremo Oriente, de modo que el 34.º fue disuelto en Palam el 31 de julio de 1947.

El 11 de febrero de 1949, el 34.º reapareció en Gran Bretaña al ser remunerado el 695.º Squadron de Horsham St Faith. Su nueva obligación era un papel no operacional de unidad de cooperación con la antiaérea, remolcando blancos para los artilleros antiaéreos del Royal Artillery y volando a baja cota para que éstos pudiesen realizar sus punterías. Para este papel el escuadrón dispuso de una variada flota que comprendía aviones Hurricane, Spitfire, Bristol Beaufighter, Airspeed Oxford, North American Harvard, Miles Martinet y Vultee Vengeance. Siguió en esta función hasta 1951, en que la necesidad de este tipo de misiones fue disminuyendo y el escuadrón fue disuelto en Horsham St Faith en julio de 1951.

El 1 de agosto de 1954, el 34.º escuadrón se convirtió nuevamente en una unidad de caza, reformada en Tangmere con los Meteor F.Mk 8, junto a los Squadrons n.ºs 1 y 29. Se preparó rápidamente para el nuevo cometido y empleó los Meteor durante 18 meses antes de cambiar al Hawker Hunter F.Mk 5 en febrero de 1956. El 34.º usó estos aparatos intensivamente hasta alcanzar su nivel operacional y con ellos se trasladó a Chipre para un período de práctica de armamento. Allí volvió a su tarea en noviembre. Su función principal consistió en la defensa aérea de las bases de la RAF en Chipre, contra cualquier incursión de los egipcios. De regreso en Gran Bretaña en diciembre, el escuadrón siguió como parte activa del

Mando de Caza hasta que se dispuso el cierre de su base, Tangmere. El 34.º se disolvió el 10 de enero de 1958 y parte de su personal pasó a formar el núcleo del 208.º Squadron.

El escuadrón reapareció una vez más, esta vez en el Extremo Oriente el 1 de octubre de 1960 y se reagrupó en Seletar (Singapur) con cargueros Blackburn Beverley C.Mk 1. Realizó dos tipos de trabajos con estos corpulentos aparatos: los usó en las rutas de transporte de la Fuerza Aérea de Extremo Oriente, llevando las grandes y embarazosas cargas que no cabían en los Hastings; y también realizó misiones de apoyo táctico para el Ejército en las junglas de Malaysia y Borneo. Durante el período de confrontación con Indonesia, el escuadrón estuvo totalmente ocupado en esas tareas, en las que supuso una gran ventaja su capacidad para traer y llevar grandes tarde el Beverly fue retirado del servicio con la RAF y el 34.º se disolvió finalmente en Seletar en 1967.

El último avión utilizado por el 34.º fue el Blackburn Beverley C.Mk 1, de 1960 a 1967. El escuadrón tuvo su base en Seletar, Singapur, y lo empleó para transporte pesado en la campaña de Borneo y para el mantenimiento de la paz en la región. El escuadrón se identificaba por los diamantes verdes.

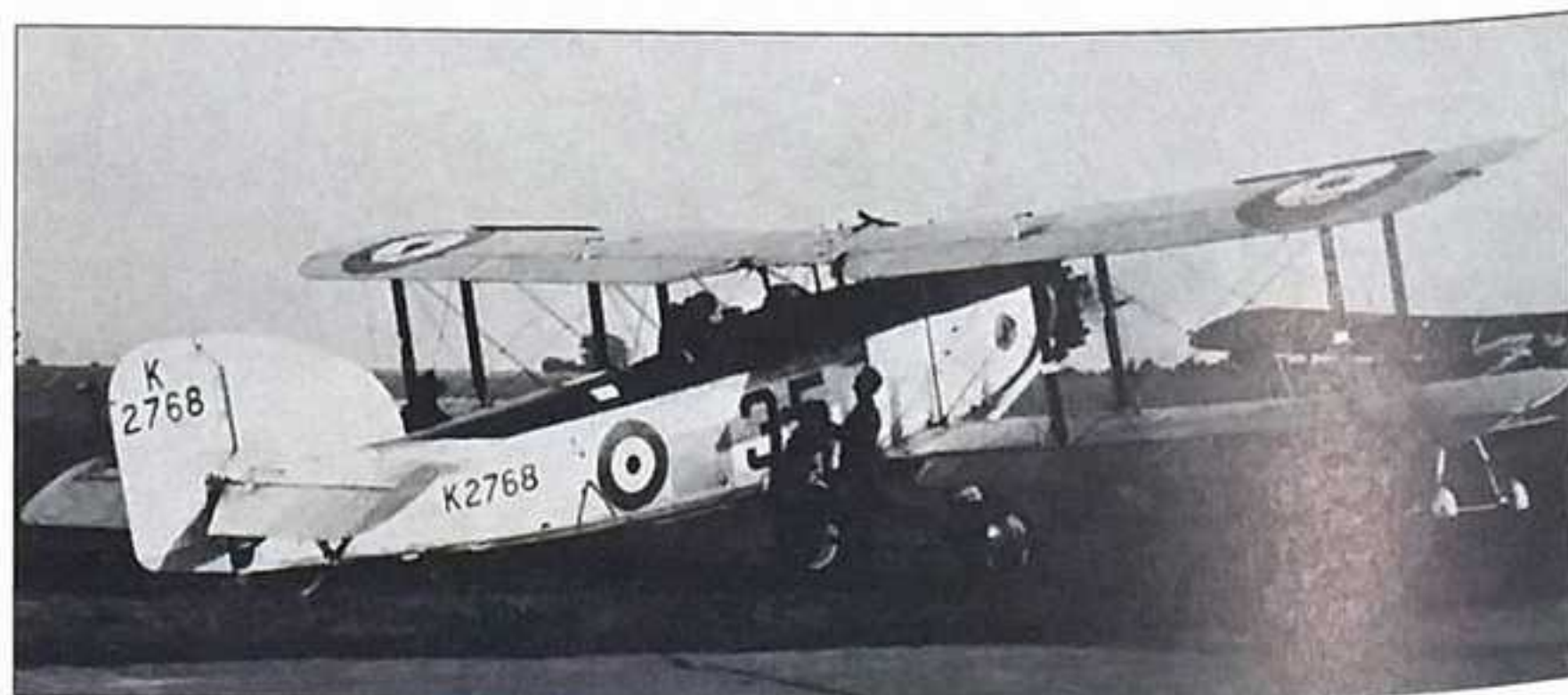


35.º Squadron



El 35.º Squadron se formó en Thetford el 1 de febrero de 1916 a partir de un núcleo del 9.º Squadron de la Reserva. Se le entregaron varios modelos de aviones de entrenamiento, usados en el adiestramiento de sus tripulaciones y al mismo tiempo para prepararse para su servicio en el frente Occidental. Tras desplazarse a Narborough en junio, el 35.º se centró por completo en esa última función, quedando completamente equipado con las Armstrong Whitworth F.R.8, con lo que se trasladó a Francia en enero de 1917.

En Francia, el 35.º fue asignado al Cuerpo de Caballería, hecho que se conmemora en su insignia, y pronto desarrolló una aceptable labor en el seno de esa organización. La principal función del 35.º consistió en reconocimientos en avanzada de las unidades del cuerpo, pero no tuvo más remedio que asumir todos los otros cometidos



que desempeñaban los demás escuadrones en la I Guerra Mundial, tales como cooperación con la artillería y bombardeos y ametrallamientos a baja cota. Esta última fue concretamente la misión del 35.º en la primavera de 1918, cuando se unieron casi todas las unidades en el ataque contra

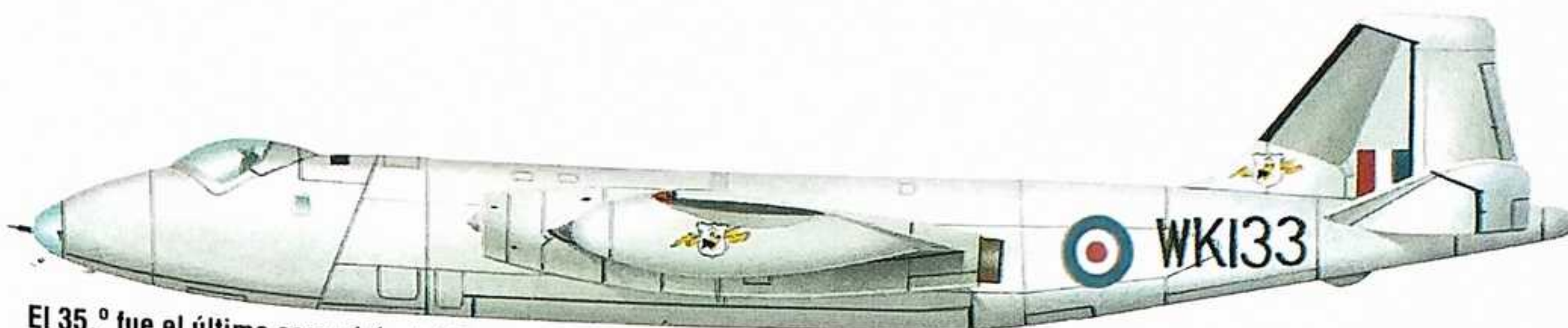
El Fairey Gordon sirvió principalmente en ultramar, pero hubo tres escuadrones que lo emplearon en Gran Bretaña; uno de ellos fue el 35.º. El avión K2768 sirvió inicialmente con este escuadrón y luego pasó a la 1.ª Escuela de Armamento Aéreo.

35.º Squadron (sigue)

el avance alemán. Recibió una única patrulla de Bristol Fighter que resultaron particularmente eficientes en las misiones a baja cota. También fueron usados como escoltas de los «Big-Ack-W», como eran conocidos los F.K.8. Hubo períodos en 1917 en los que el 35.º realizó salidas nocturnas para atacar con bombas objetivos de especial interés tras las líneas alemanas. Este fue el tipo de operaciones en las que la unidad siguió participando hasta que en noviembre de 1918 terminaron las hostilidades. El escuadrón permaneció en Francia hasta la primavera de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y se disolvió en Nethe-ravon el 26 de junio de 1919.

Diez años después, el escuadrón se formó de nuevo, esta vez como unidad de bombardeo ligero. El lugar fue Bircham Newton y la fecha el 1 de marzo de 1929. En un principio se le dotó con el de Havilland D.H.9A, al que completó su conversión, pero al cabo de nueve meses este tipo fue remplazado por el Fairey IIIF. Con un motor Napier Lions refrigerado por agua y limpiamente carenado, el Fairey IIIF supuso un gran avance y permitió que el escuadrón pudiese sumarse al rápido desarrollo de la RAF a comienzos de los años treinta. Mientras esto sucedía, la firma Fairey incorporó en el IIIF el motor radial Armstrong Siddeley Panther, y el modelo resultante, llamado Gordon, sucedió al IIIF en el escuadrón durante 1932.

Este proceso fue interrumpido por Mussolini, quien invadió Abisinia y obligó a que muchos escuadrones de la RAF fuesen enviados a Oriente Medio por si las ambiciones italianas se desbordaban. El 35.º llevó sus Gordon al Sudán para vigilar que la aviación italiana se abstuviese de cruzar la frontera. El escuadrón volvió a Gran Bretaña en 1936, a la nueva base de Worthy Down. Entonces sus Gordon resultaban demasiado viejos y lentos para la guerra aérea moderna y, para alivio del personal del escuadrón, los monoplanos Vickers Wellesley ocuparon su lugar. El Vickers era un bombardero monomotor y de gran alcance, y el 35.º se convirtió rápidamente a este modelo. El escuadrón entonces sufrió de lleno el cambio de planes de la RAF, ya que se decidió que el Wellesley sería más útil en los escenarios de ultramar, dejando el teatro europeo en manos de aviones más veloces y potentes. Así, el 35.º perdió sus aparatos y empezó a reequiparse con los

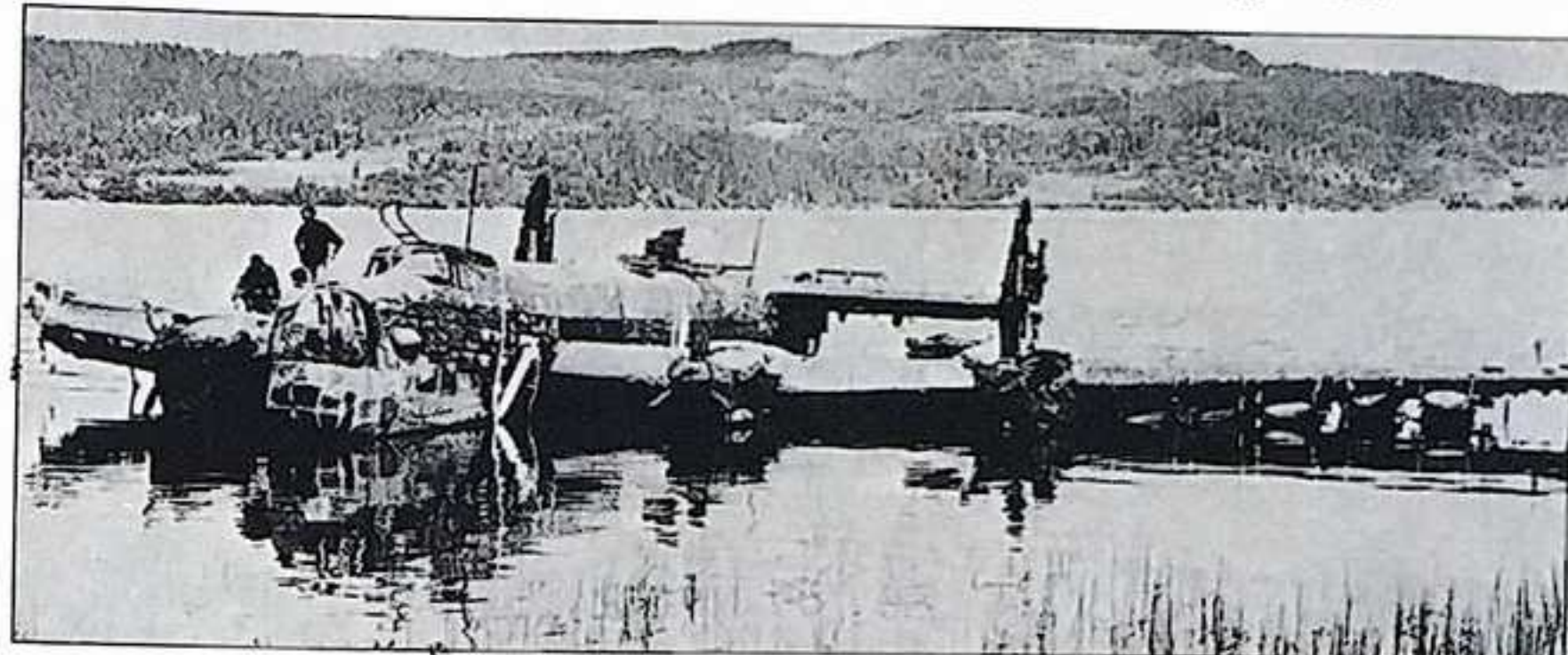


El 35.º fue el último escuadrón del Mando de Bombardeo que operó con el Canberra en la función de interdicción. El último aparato del escuadrón llevó el característico busto del caballo alado estarcido en la deriva y los depósitos marginales.

Fairey Battle, unos aviones de muy mal recuerdo. Como el 35.º estaba aún en proceso de conversión que, además, se había atrasado por un cambio de base, se dispuso que emplease sus Battle para el entrenamiento de artilleros y observadores desde principios del verano de 1939 en adelante. Los Avro Anson se sumaron a su flota y, antes de que concluyese el año, el 35.º había cambiado de base por dos veces y añadido los Blenheim a su equipo de vuelo. A comienzos de 1940 se trasladó de nuevo a Upwood, donde se unió al 90.º Squadron para formar la 17.ª Unidad de Entrenamiento Operacional el 8 de abril de 1940.

El escuadrón se formó de nuevo el 5 de noviembre de 1940 en Boscombe Down con un papel importante, el de introducir al servicio operacional el segundo bombardero cuatrimotor de la RAF, el Handley Page Halifax. Todos los vuelos de los prototipos se llevaron a cabo en Boscombe Down y el escuadrón reunió allí sus primeros aparatos, con los que se mudó poco después a Linton-on-Ouse, a la región del 4.º Group; este grupo, que entonces utilizaba los Whitley, había sido elegido para que se reequipase con los bombarderos Halifax.

El progreso fue lento, pues aparatos y tripulaciones no llegaban con la suficiente rapidez. A comienzos de enero, el escuadrón tenía destinados tres aviones a fines de adiestramiento, y uno de ellos se perdió durante aquel mes en un fatal accidente. Sin embargo, en marzo la unidad estaba lista para operar y en la noche del 10 de enero efectuó su primera incursión sobre El Havre. Se logró un éxito parcial, aunque a su regreso a la base, uno de los aparatos fue abatido por un caza nocturno británico sobre Surrey, pues el Halifax aún resultaba poco o nada familiar. En seguida se sucedieron más incursiones, pero una serie de fallos en los sistemas hidráulicos obligaron al escuadrón a quedarse en tierra hasta junio. Por entonces, el es-



Estos restos extraídos del lago Hoklingen en Noruega corresponden al Handley Page Halifax Mk II W1048 que, tripulado por personal del 35.º, realizó un aterrizaje de emergencia en la superficie helada del lago tras atacar al Tirpitz el 27 de abril de 1942. Luego se hundió en el hielo.



Entre los más de 200 aviones alineados para la revista de Isabel II en Odiham, en julio de 1953, figuraba el Washington B. Mk 1 WF572 del 35.º Squadron. Por entonces habían desaparecido los códigos de identificación y el 35.º se distinguía por el motivo pintado en la puerta del aterrizador delantero, en colores chocolate y crema (foto John D. R. Rawlings).

escuadrón podía poner en el aire nueve o diez aviones cada noche y tomó parte en una incursión diurna sobre Kiel en la que sólo perdió un avión. Las incursiones nocturnas fueron la norma para el 35.º, pero también realizó una diurna, contra el Scharnhorst, fondeado en Brest, el 24 de julio.

El Halifax Mk II apareció durante el otoño y el 35.º fue sustituyendo sus Mk I por esta versión mejorada. Otro ataque diurno contra el Scharnhorst y el Gneisenau tuvo lugar el 18 de diciembre, y otro posterior al acabar el mes, pero las pérdidas en esta última desanimaron a proseguir con las operaciones diurnas regulares. En 1942 el 35.º había entrado a formar parte del Mando de Bombardeo en la ofensiva nocturna contra Alemania, pero en abril se vio totalmente ocupado en los ataques sobre el Tirpitz en el fiordo de Trondheim. Sus aviones comenzaron a ser equipados con el Gee, que proporcionaba una capacidad de navegación más precisa, y en verano llevaron hasta 1 814 kg de bombas en varias incursiones. En agosto de 1942, se estableció una nueva formación en el seno del Mando de Bombardeo, el 8.º Group, con la función expresa de desarrollar las técnicas pathfinder ya empleadas y dedicarse a la señalización de los objetivos para la fuerza principal de cada incursión del Mando de Bombardeo. El 35.º fue transferido a este grupo, el primer escuadrón de Halifax que en él se integraba, y se desplazó hacia el sur, a Graveley. A medida que transcurría el año, el escuadrón, con mejores aviones, fue abarcando objetivos más distantes, y en noviembre las largas y oscuras no-

ches le permitieron volar hasta Italia, siendo Turín el objetivo favorito.

Al acabar el año recibió los Halifax Mk III la variante mejor de este modelo que dio al escuadrón la oportunidad de poner en el aire la totalidad de sus efectivos. Estos aparatos sólo permanecieron con la unidad unos pocos meses, pues en marzo de 1944 se reequipó con los Avro Lancaster. Con ellos continuó en funciones pathfinder, señalizando objetivos y bombardeándolos con regularidad. Los destinos de sus incursiones pasaron al norte de Francia antes del Día D, en cuyo transcurso el escuadrón se ocupó en bombardear los emplazamientos artilleros alemanes antes que tuvieran lugar los desembarcos. Desde entonces siguió participando en la larga ofensiva de bombardeo contra objetivos enemigos hasta el final de la contienda, en la primavera de 1945.

El escuadrón fue a continuación destinado a la Tiger Force, una nueva que se estaba preparando para disponer de una fuerza de bombardeo digna para la guerra del Pacífico, pero su puesta de largo se vino abajo ante la rendición japonesa. Por aquella época desaparecieron muchos escuadrones, pero el 35.º permaneció y en 1946 fue reforzado con tripulaciones y aparatos de otros escuadrones para realizar un viaje de buena voluntad a Estados Unidos. Graveley había sido cerrada cuando el 35.º regresó, y tuvo que trasladarse a Stradishall, desde donde envió varios destacamentos a Malta y a Egipto en los años siguientes. Los Avro Lincoln reemplazaron a los Lancaster en 1949; pero dos años después el escuadrón se trasladó a



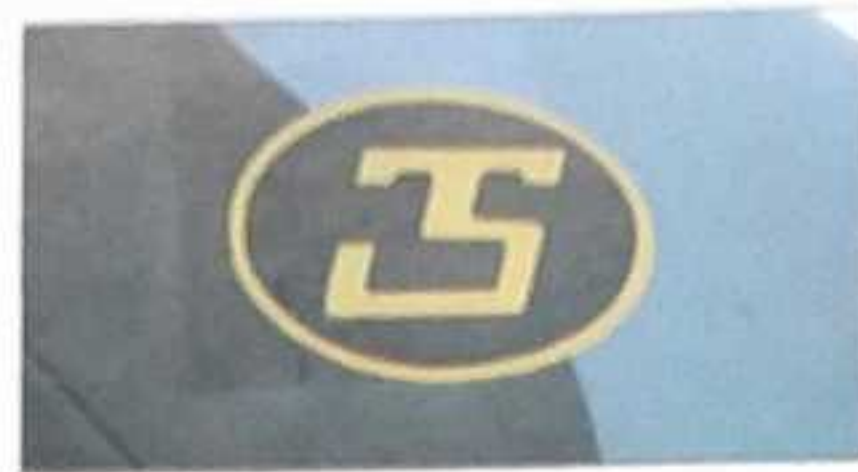
En junio de 1946 el 35.º tomó prestados algunos Lancaster de otras unidades y aglutinó una formación de 12 aparatos que cruzaron el Atlántico para un viaje de buena voluntad de dos meses a EE UU. En la fotografía, la formación en vuelo sobre América del Norte. Este periplo fue un gran éxito.



El 35.º entró a formar parte de la fuerza «V» nuclear en diciembre de 1962, en que recibió sus primeros Vulcan B.Mk 2. El escuadrón operó con ellos durante 20 años, disolviéndose finalmente en febrero de 1982. De 1969 a 1975, los Vulcan del escuadrón formaron la mitad del Ala de Bombardeo de Oriente Medio, basada en Akrotiki, Chipre (foto Malcom English).

Marham para pasar a ser una de las unidades de conversión del Boeing Washington B.Mk 1, que estaba en-

trando en servicio con la RAF. Tras suministrar tripulaciones a todos los escuadrones de Washington, el 35.º



La última insignia de los Vulcan del 35.º fue un «35» estilizado sobre un disco negro, si bien el famoso busto del caballo alado fue también empleado.

pasó a ser operacional con este modelo por derecho propio, encuadrado en el Ala Warham.

El Washington sólo fue un modelo interino y el escuadrón recibió los bombarderos a reacción English Electric Canberra en 1954. Durante siete años voló como parte de la fuerza de bombardeo de la RAF, yendo a Chipre en el otoño de 1956 para apoyar a

los escuadrones que actuaron en el fracaso de Suez. Aunque los efectivos de aviones Canberra se redujeron después de este episodio, el 35.º siguió existiendo hasta que el 11 de setiembre de 1961 fue disuelto en Upwood.

El 1 de diciembre de 1962 el 35.º se formó de nuevo como parte del ala de bombarderos Avro Vulcan B.Mk 2 en Coningsby. Recibió sus primeros aviones en enero de 1963 y rápidamente pintó su característico caballo alado en sus derivas. Pronto fue operacional y voló como una unidad más de la fuerza de bombarderos «V» hasta que se trasladó a Cottesmore en 1964. Ahí pasó a cometidos de bombardeo a baja cota, sumándose luego al 9.º Squadron en Chipre en 1969 para formar parte de la CENTO, para atacar a cualquier futura fuerza enemiga en el vientre blando de Europa. Luego volvió a Scampton, donde formó parte integrante del Ala Scampton hasta que, finalmente, fue disuelto el 28 de febrero de 1982.

36.º Squadron



El 36.º escuadrón del RFC fue constituido el 1 de febrero de 1916 en Cramlington para la Defensa Metropolitana. Allí existía una patrulla de tres aviones RAF B.E.2c desde noviembre de 1915 para esta función, y ahora esa unidad embrionaria creció hasta convertirse en todo un escuadrón equipado con ese modelo. Primero se le encargó asegurar la defensa aérea de Newcastle y el área industrial de Tyne, pero en mayo el escuadrón se expandió y acabó asumiendo también la protección de las áreas del Forth y Tees. Para ello destacó una serie de patrullas, basadas en Turnhouse para defensa del Forth y en Carew para Tees. Al mismo tiempo, a los B.E.2c se sumaron aviones RAF B.E.12 y los RAF F.E.2b.

Otra misión encargada al escuadrón consistió en el entrenamiento avanzado de tripulaciones para las unidades de ultramar, tarea que tuvo lugar a escala menor en el nordeste del país. Sin embargo, esto duró sólo hasta julio, en que los aviones de entrenamiento de la unidad fueron transferidos al 58.º escuadrón, para cuya formación el 36.º proporcionó un núcleo inicial de personal.

El 36.º se centró entonces en la defensa aérea, y el 27 de noviembre de 1916 pudo entrar por primera vez en acción cuando una gran formación de dirigibles alemanes atacó la costa nordeste. Un grupo se acercó al Tyne y el teniente I. I. V. Pyott fue al encuentro del L34; atacó con tan buena fortuna

que el dirigible se estrelló en la desembocadura del Tees. De este modo terminó la incursión.

El mes de diciembre de ese año su cuartel general se trasladó a Seaton Carew y las patrullas destacadas se redistribuyeron por Hiltin y Ashington. Allí siguió un año de inactividad desde el punto de vista operacional. La siguiente incursión tuvo lugar el Año Nuevo de 1918, cuando el Zeppelin L42 atacó el norte de Yorkshire. Un piloto del escuadrón lo alcanzó sobre Hartlepool y lo persiguió durante 64 km mar adentro y, aunque no pudo derribarlo, lo desvió de su propósito. Desde entonces, ante la perspectiva de que las incursiones verdaderamente serias disminuyesen, el escuadrón se centró en el papel secundario de instrucción de pilotos y observadores para unidades nocturnas, trasladándose a Usworth en abril de 1918 para realizar esta función.

Al terminar la guerra, el escuadrón se desplazó a Ashington, en donde se disolvió el 13 de junio de 1919.

El 36.º se reagrupó en Donibristel el 7 de julio de 1928 mediante la red denominación y expansión de la Patrulla Torpedera de Defensa Costera. Ahora estaba encargado de la vigilancia costera y de la destrucción de los buques de superficie hostiles por medio de torpedos. Era un encargo difícil que requirió largas horas de adiestramiento para perfeccionarse. El escuadrón fue equipado con aviones Hawker Horsley y con un único Blackburn Dart, destinado a cubrir la fuerza de ataque por medio del tendido de cortinas de humo. Inmediatamente alcanzó el nivel operacional y comenzó a tomar parte en los ejercicios de la Flota Metropolitana. Tras dos años con la Flota Metropolitana, recogió sus bártulos y sus Horsley y se embarcó en un transporte de tropas. Tras arribar a Karachi, deshizo el equipaje, montó sus aparatos y cubrió en vuelo la distancia que le separaba de Singapur. Tras salir de Gran Bretaña el 14 de octubre, sentó su base en Seletar el 17 de diciembre de 1930.

Su primera misión fue explorar las costas malayas y regiones adyacentes en busca de terrenos de aterrizaje avanzados para un futuro uso. Tras tres meses, estuvo preparado para participar en ejercicios con la Flota del Extremo Oriente. Esto coincidió con una rebelión en Birmania y, en

consecuencia, un destacamento fue a Rangún, donde efectuó operaciones de bombardeo contra los rebeldes.

En 1935 recibió aviones Vickers Vildebeest y el escuadrón comenzó a entrenarse con ellos, encontrándolos más manejables que los pesados Horsley. La movilidad llegó a estar al orden del día y el escuadrón practicó vuelos de larga distancia a la India por si se daba el caso de que se necesitase reforzar la RAF en la India, al tiempo que los escuadrones en la India practicaron en vuelos a Singapur.

En 1939, el resto de la RAF estaba siendo rápidamente reequipado con aviones modernos, pero el 36.º hubo de conservar sus Vildebeest y, de hecho, los seguía teniendo en diciembre de 1941, cuando los japoneses atacaron. El 36.º utilizó valientemente estos biplanos pasados de moda en sus ataques a convoyes y flotas japonesas, y sus pérdidas se debieron tanto a sus propias incursiones como a los bombardeos japoneses, viéndose pronto reducido a un potencial mínimo. Se retiró a Java, en donde se agrupó con lo que quedaba del 100.º Squadron y continuó atacando buques enemigos donde pudo. Su último aparato se perdió el 7 de marzo de 1942 y el escuadrón fue disuelto al momento. Un nuevo 36.º Squadron se formó oficialmente, sobre el papel, el 22 de octubre de 1942 en Tanjore, la India. Sin embargo, no hubo la menor señal del escuadrón hasta diciembre, en que oficialmente tomó forma y se reequipó con Vickers Wellington en el papel de reconocimiento marítimo. Pasó a ser operacional el 13 de enero de 1943, volando misiones de escolta y de patrulla sobre el océano Índico hasta mayo. Pero por entonces no había actividad enemiga sobre el océano y, así, el escuadrón se trasladó al escenario mediterráneo, sentando base en Argelia. Allí se centró en la caza de los submarinos alemanes. El primer ataque se produjo el 31 de agosto, pero sin resultados positivos. Para llevar a cabo su misión, el 36.º se desplegó a lo largo de la costa y luego en Sicilia e Italia; principalmente volaba de noche, en un intento por sorprender a los submarinos en superficie. Hacia el final de 1943, tuvo lugar otro ataque importante y en enero de 1944 habían sido hostigados no menos de cinco U-boote.

El 36.º cubrió los desembarcos en

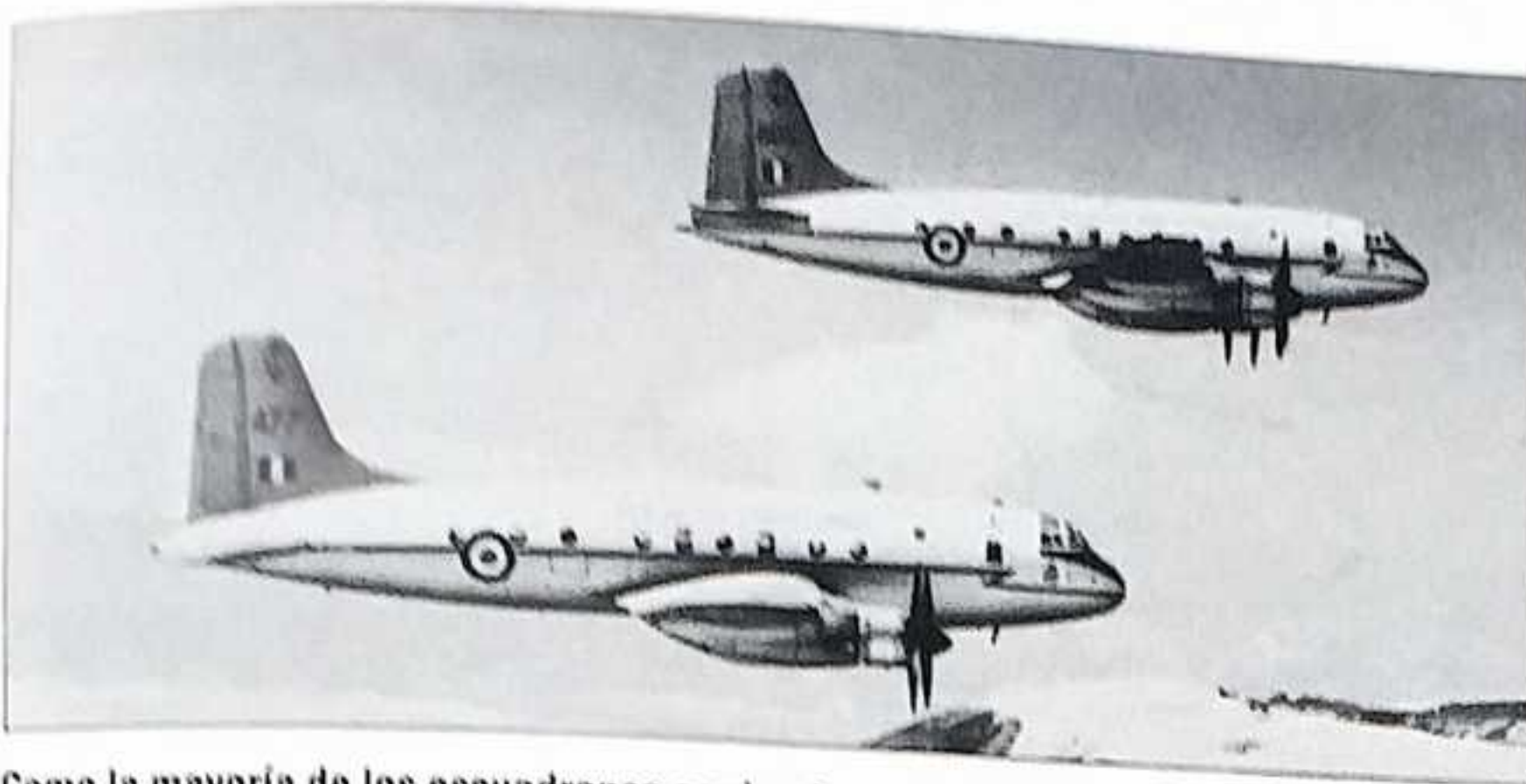


El 36.º se formó de nuevo con torpederos Hawker Horsley en Donibristel en 1928, y con ellos se mudó a Singapur en 1930. En la fotografía aparece el S1452, repintado como un avión «pirata» y equipado con un generador lumínico para dar mayor verosimilitud a su «derribo» durante un festival aéreo de Hendon, en 1929 o 1930 (foto RAF Museum, Hendon).

las playas de Anzio en febrero de 1944 y en mayo tuvo lugar una épica operación, cuando el 36.º descubrió tres submarinos y guió a buques de superficie contra ellos, que fueron hundidos. Por entonces, semejantes blancos comenzaban a ser raros y el escuadrón fue empleado en otras misiones, como búsqueda de torpedos humanos e incluso lanzamiento de provisiones a las fuerzas partisanas que operaban tras las líneas enemigas. Pero la necesidad de fuerzas antisubmarinas en el Mediterráneo desapareció por completo y el 36.º volvió a Gran Bretaña en setiembre de 1944, sentando base con sus Wellington en Chivenor, Devon. En la primavera de 1945, el escuadrón transfirió su área de operaciones al norte, en una base en las Hébridas, pero por entonces la guerra estaba a punto de acabar y el 1 de junio, poco después de la derrota alemana, se disolvió en Benbecula.

Tras la guerra, la RAF experimentó muchos cambios y las unidades aparecían y se esfumaban con pasmosa regularidad. El 1 de octubre de 1946 el 248.º Squadron de Thorney Island fue redesignado 36.º Squadron. Era ahora una unidad de interdicción costera equipada con el de Havilland Mosquito FB.Mk 6 y operó sólo un año, antes de que el Mando Costero fuese apartado de estas misiones. El 36.º fue disuelto en octubre de 1947.

El gran incremento de submarinos soviéticos a comienzos de los años cincuenta condujo a la expansión del Mando Costero y a la adquisición de aviones Lockheed Neptune en Esta-

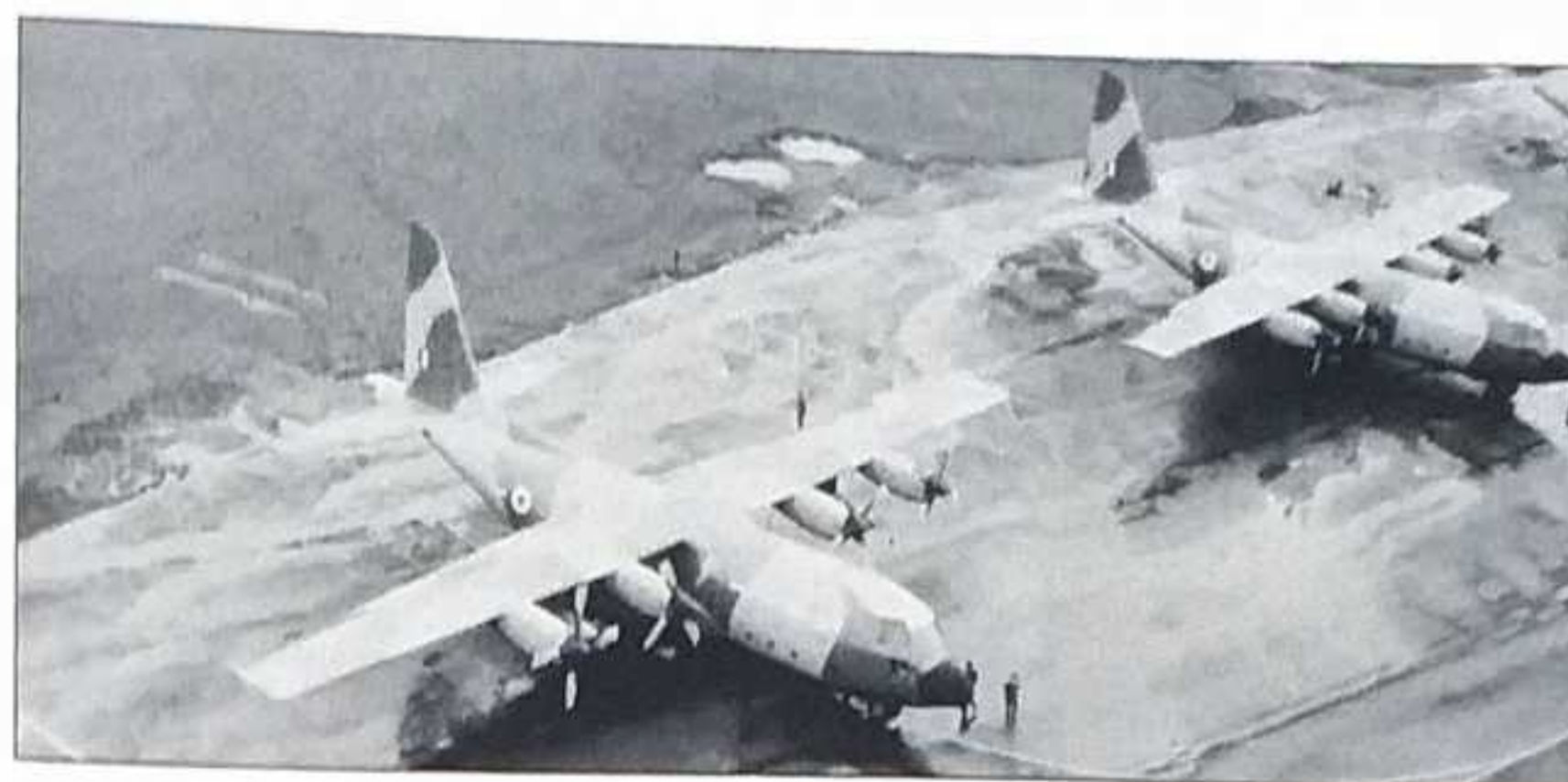


Como la mayoría de los escuadrones equipados con el Hastings, el 36.º empleó tanto el C.Mk 1 como el C.Mk 2, simultáneamente. En la foto aparece un avión de cada tipo, en formación sobre el Kilimanjaro, y se puede ver la distinta situación de los estabilizadores en ambos modelos.

dos Unidos. El 36.º se volvió a formar en Topcliffe el 1 de julio de 1953 como el cuarto escuadrón de Neptune encargado de la vigilancia de la franja marítima entre Noruega e Islandia, por la cual transitaban los submarinos soviéticos. Este papel vital, y la participación en los ejercicios de la OTAN, ocuparon sobradamente el tiempo del escuadrón durante cuatro años. Por entonces, los Avro Shackleton habían entrado completamente en servicio y los Neptune fueron devuel-

tos a la US Navy. En consecuencia, el 36.º fue disuelto una vez más, en Topcliffe el 28 de febrero de 1957.

El escuadrón desempeñó un nuevo papel cuando fue formado otra vez, en Colerne el 1 de setiembre de 1958. Como parte del Ala de Transporte de Colerne, fue equipado con aviones Handley Page Hastings. Con ellos cubrió las rutas de transporte de la Commonwealth y también se dedicó al apoyo táctico y al lanzamiento de paracaidistas en beneficio de las unida-



El 36.º fue el primer escuadrón equipado con los Lockheed Hercules C.Mk 1 cuando comenzaron a ser entregados a la RAF. Tuvieron su base en RAF Lyneham, donde aparecen dos de ellos un lluvioso día de setiembre de 1967. Se mantuvieron en servicio con el escuadrón hasta que éste fue disuelto en 1975.

des del Ejército. Durante unos 10 años siguió desempeñando un útil papel en esta línea y en julio de 1967 se trasladó a Lyneham. Allí se transformó en el primer escuadrón equipado con el Lockheed Hercules, que reemplazó a los Hastings de la RAF. Como primera unidad, tuvo que introducir este modelo en servicio, y fue la primera unidad del Ala de Transporte de Lyneham, que ha sido, desde entonces, la fuerza de transporte de alcance medio de la RAF. El 36.º tam-

bién desempeñó el doble cometido de los Hastings con sus nuevos aparatos, pues el Hercules resulta muy apropiado para el lanzamiento de cargas y paracaidistas. En el transcurso de los años setenta, la Royal Air Force estuvo muy a menudo expuesta a cortes en el presupuesto, y en uno de ellos los efectivos de Hercules se vieron reducidos, lo que desembocó en la disolución del 36.º Squadron en Lyneham a principios del mes de noviembre de 1975.

37.º Squadron



El papel original asignado al 37.º Squadron del RFC no fue de tipo operacional, puesto que se formó como una unidad experimental ligada a la estación de desarrollo en Orfordness. Esto tuvo lugar el 15 de abril de 1916. Se cree que estaba equipado con RAF B.E.2c por aquel entonces, pero ello no está confirmado y como el escuadrón duró menos de un mes antes de ser absorbido por el establecimiento de la estación experimental, no se sabe nada más.

El escuadrón volvió a ser formado más tarde como unidad de la Defensa Metropolitana. La fecha fue el 15 de setiembre de 1916 y su primer cuartel general estuvo en Woodham Mortimer, en Essex, con patrullas distribuidas por Rochford, Stow Maries y Goldhanger. Fue equipado principalmente con B.E.12.

El escuadrón se mantuvo totalmente al margen de las operaciones hasta el verano de 1917 cuando, la noche del 16 de junio, el teniente L. P. Watkins iba a la búsqueda de Zeppelines y encontró el L48, al que atacó con tan buena fortuna que éste se estrelló en

llamas en Theberton, Suffolk. Por entonces los alemanes reemprendieron las incursiones de aeroplanos, con sus formaciones de aviones Gotha, y el 37.º quedó asignado al hostigamiento de esos aviones cuando iban a bombardear Londres. Ningún éxito premió su esfuerzos y, de hecho, uno de los cazas del escuadrón fue abatido por un Gotha. Entonces, la unidad adquirió unos Sopwith 1½ Strutter para reforzar su obsoleto equipo.

Fue en enero de 1918 cuando la unidad obtuvo su primer éxito. El piloto de un solitario B.E.12 en vuelo de patrulla interceptó dos Gotha que se dirigían a Londres. Acosó a los aparatos enemigos con tan buena fortuna que ambos dejaron caer precipitadamente sus bombas virando en redondo y huyendo antes de alcanzar la capital.

Esta fue la última acción del escuadrón en la I Guerra Mundial, que no obstante, permaneció como unidad de defensa aérea. Los Sopwith Camel reemplazaron a todos sus demás modelos en octubre, y los Sopwith Snipe a los Camel dos meses después. El escuadrón se trasladó a Biggin Hill a comienzos de 1919 y fue redominado 39.º Squadron el 1 de julio de 1919.

El 26 de abril de 1937 la Patrulla B del 214.º Squadron de Feltwell fue rebautizada 37.º Squadron y rápidamente creció hasta ser un escuadrón de bombardeo completo, como parte del 3.º Group, equipado con el Handley Page Harrow. Este bombardero era un avión de transición y la unidad lo utilizó para completar su conversión operacional y mantener los efectivos numéricos de la RAF hasta que los Vickers Wellington entraron en servicio. Recibió el último de sus aparatos en Feltwell en mayo de 1939 y comenzó a prepararse a toda velocidad pues las nubes de la guerra empezaban ya a poblar el horizonte. El escuadrón fue uno de los primeros en llevar a cabo una salida operacional durante la II Guerra Mundial, pues siete horas después de la declaración



El 37.º reapareció en 1937 durante la expansión de la RAF. Era un escuadrón de bombardeo pesado, basado en Feltwell y equipado con Handley Page Harrow, uno de los cuales fue fotografiado en Northolt. Por suerte para el escuadrón, los Harrow fueron reemplazados antes de que la guerra estallase en 1939.

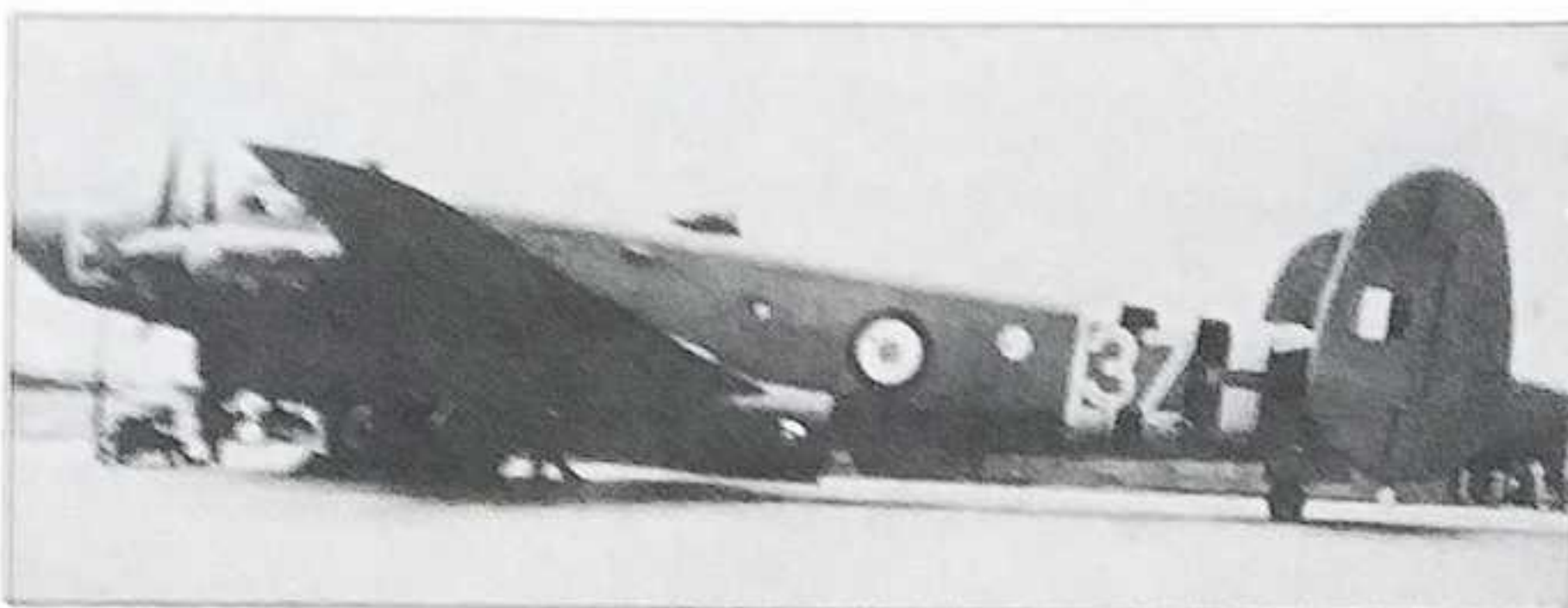
de hostilidades envió seis aviones a atacar cualquier barco de guerra alemán que pudiesen encontrar en las proximidades de Heligoland. El mal tiempo impidió la ejecución de ese ataque. No ocurrió nada más hasta el 15 de diciembre, cuando otra salida de

interdicción similar resultó de nuevo en fracaso.

A raíz de ello, el 37.º se vio restringido a incursiones nocturnas. Desde mayo de 1940 participó de forma muy activa en el bombardeo de los puertos del canal de la Mancha, en los que se



Un Wellington Mk IC del 37.º es repostado en un aeródromo avanzado. Este avión fue utilizado por el teniente de patrulla «Cheese» Lemon, cuyos emblema y lema «Defaecamus lucas purpuras» aparecen en el morro, bajo la cabina.



El 37.º Squadron usó sus Shackleton en la operación «Musketeer», durante la que llevaron las franjas negras y amarillas de Suez. El escuadrón se trasladó seguidamente a Adén, donde sus aparatos cubrieron el sur de Arabia y el océano Índico.

En 1957, el 37.º se trasladó a Adén para suministrar apoyo a las acciones contra las incursiones de las tribus del Yemen y localizar buques soviéticos. A causa del calor, la parte superior del fuselaje de los Shackleton estaba pintada de blanco.

golpaban las embarcaciones para la posible invasión de Gran Bretaña, y en los intentos de dañar la maquinaria industrial alemana con ataques sobre el Ruhr. Tomó parte en incursiones casi todas las noches en que el tiempo lo permitía y sufrió un continuo número de pérdidas. En noviembre de 1940 fue retirado de las operaciones y trasladado a Egipto, yendo el personal de tierra por vía marítima y las tripulaciones en vuelo, con una pausa de una semana en Malta, desde donde realizaron algunas incursiones navales. Sentó base en Shallufa, desde donde comenzó una serie de patrullas regulares a lo largo de las costas del norte de África.

En marzo de 1941, la mayoría de los escuadrones africanos fueron asignados a dos bases en Grecia para contener la invasión del Eje, atacando los aeródromos y puertos italianos desde Grecia. Se hicieron algunas salidas contra las bases alemanas en Bulgaria durante el mes siguiente, pero el advenimiento de la participación alemana en la campaña supuso la retirada de las fuerzas británicas del país, y el 18 de abril el 37.º tuvo que volver apresuradamente a su cuarteles generales en Egipto. No duró mucho tiempo como unidad al completo, pues en mayo tuvo lugar la sublevación de Iraq como resultado del consentimiento y apoyo alemanes, y el 37.º envió un destacamento a Shaibah, en el golfo Pérsico, en donde dejó sentir el peso de sus bombas sobre las fuer-

zas rebeldes. Esta sublevación fue pronto sofocada y al poco tiempo el 37.º pudo concentrarse de nuevo en el apoyo a las batallas en el desierto occidental, pero en breve volvía a realizar una vez más las patrullas costeras. Puesto que el 8.º Ejército era una fuerza altamente móvil, el escuadrón se fue trasladando a través del desierto para mantener la presión sobre el enemigo. Esto facilitó que pudiesen realizarse incursiones sobre el sur de Italia, y a comienzos de 1942 el escuadrón desplegó un destacamento en Malta para este fin.

Mientras la guerra mediterránea continuaba, el escuadrón diversificó sus objetivos, bombardeando también las fuerzas alemanas en las islas griegas, Albania y Grecia. A finales de 1942, operaciones de bombardeo intensivo acompañaron el comienzo de la ofensiva británica en El Alamein y ello prosiguió cuando los alemanes se replegaban por el desierto por última vez. Cuando todo el continente africano se vio libre de las potencias del Eje, el escuadrón se trasladó a Libia a principios de 1943, pues desde allí sus Wellington tenían a su alcance Sicilia y el sur de Italia y podían atacar los barcos enemigos que evacuaban las últimas tropas. Comenzaron entonces los bombardeos de apoyo a los desembarcos y la captura de Sicilia, y a la invasión de la propia Italia; la ofensiva se mantuvo durante 1943, conforme los alemanes se retiraban y los italianos cambiaban de bando. En di-

ciembre de 1943 el escuadrón se trasladó a Italia y desde allí extendió su alcance a la totalidad del país, a Austria, Albania y Yugoslavia.

Pero el 37.º no sólo soltó bombas: los armarios de sus bodegas también transportaron contenedores de provisiones para los partisanos de Tito en Yugoslavia, volando en muchas ocasiones para abastecerles y que pudiesen llevar a cabo sus operaciones contra las fuerzas ocupantes. También se utilizaron minas, y una de las misiones del escuadrón consistió en minar el Danubio por la noche. En octubre de 1944 el 37.º se reequipó con los Consolidated Liberator, que aumentaron el alcance del escuadrón hasta el extremo de que Hungría pasó a ser otro de sus objetivos. El modelo de avión y los tipos de operaciones se mantuvieron inalterados hasta que en la primavera de 1945 terminó la contienda. En octubre, el 37.º salió de Italia para Palestina, y dos meses después fue disuelto en Egipto el 31 de marzo de 1946, en Shallufa.

El 37.º se formó en Fayid (Egipto) 15 días después al ser redesignado el 214.º Squadron. Usó sus Avro Lancaster para el reconocimiento marítimo, siendo su misión más apremiante la de localizar barcos con inmigrantes ilegales rumbo a Palestina. El escuadrón volvió a disolverse en Shallufa, el 1 de abril de 1947.

El 14 de setiembre de 1947 el escuadrón fue constituido de nuevo con Lancaster, esta vez en Ein Shemer. Su

misión era otra vez el reconocimiento marítimo, con su Lancaster especialmente modificado para este papel. Voló en patrullas de control de la inmigración hasta abril de 1948, en que se desplazó a Malta para cubrir misiones marítimas generales en el centro del Mediterráneo. Esto duró veinte años, con el mismo tipo de servicios; sus Avro Lancaster fueron reemplazados por los Avro Shackleton en 1953, y éstos a su vez fueron progresivamente modificados con el más moderno equipo antisubmarino, con el que controlar a las sofisticadas naves soviéticas en el Mediterráneo.

Ante el incremento de los problemas en Arabia, el escuadrón se trasladó a Adén en 1957, pues los soviéticos aparecían cada vez con más frecuencia en el océano Índico. Desde allí, se mandaron patrullas a la base de Gan y también al golfo Pérsico, donde en 1961 sentó el escuadrón un destacamento temporal durante la crisis de Kuwait.

En 1966 sus aparatos y tripulaciones fueron también destinados a Majunga para llevar a cabo patrullas en los estrechos del Beira, bloqueando los barcos que llevaban suministros a Rhodesia. Además, efectuó una gran variedad de salidas de apoyo a las fuerzas británicas implicadas en la lucha sobre los límites del protectorado de Adén. Sin embargo, se decidió retirarlo del protectorado de Adén al acabar 1967 y el 37.º fue finalmente disuelto en Khormaksar en setiembre de 1967.

38.º Squadron



Esta unidad tuvo una especie de comienzo en falso, pues se formó originalmente en Thetford el 1 de abril de

1916 y empezó su adiestramiento, pero entonces se decidió que la unidad permaneciese como escuadrón de entrenamiento y se la redesignó 25.º Squadron de la reserva el 22 de mayo de 1916. Dos meses después tuvo lugar un segundo intento y el 38.º nació de nuevo en Castle Bromwich el 14 de julio de 1916.

Proyectado como unidad de la Defensa Metropolitana para las West Midlands, se le equipó con RAF B.E.2c en un principio, pero cuando se decidió trasladar su base a Melton Mowbray en setiembre fue reequipado con RAF F.E.2b. El escuadrón operó en un doble papel, en la instrucción de pilotos durante el día y en la defensa aérea durante la noche. Esto último supuso patrullas todas las noches, por si los Zeppelines se adentraban en el área del escuadrón (la unidad tenía patrullas destacadas en Leadenham, Buckminster y Stamford), y el 38.º se mantuvo operacional en ese papel desde enero de 1917.

En mayo de 1918 el escuadrón fue definitivamente apartado de la Home Defence y transferido a Dunkerque, donde se convirtió en un escuadrón de bombardeo nocturno aún con sus F.E.2b. Su primera incursión fue contra los diques de Ostende el 13 de junio de 1918, en la que tomaron parte diez aparatos del escuadrón. El 38.º sólo conoció cinco meses de operaciones, durante los cuales realizó 47 incursiones, principalmente a los canales, líneas férreas y aeródromos enemigos en Bélgica. Siguió operando en Bélgica hasta el final de la contienda y, tras un par de meses en Francia, volvió a Gran Bretaña sin sus aviones y fue disuelto en Hawkinge el 4 de julio de 1919.

El 16 de setiembre de 1935 se formó de nuevo el escuadrón en Mildenhall mediante la expansión de la Patrulla B del 99.º Squadron. Fue otra vez un escuadrón de bombardeo nocturno, equipado con Handley Page Heyford; en lo que concernía al 38.º, este avión

fue meramente un modelo interino, pues estaba previsto que fuese uno de los primeros equipados con un bombardero monoplano, el Fairey Hendon. Este modelo comenzó a llegar en noviembre de 1936 y al verano siguiente habían desaparecido todos los Heyford. El 38.º era la única unidad totalmente equipada con este nuevo modelo, que utilizó durante dos años tomando parte en todos los ejercicios de ese período. Al acabar 1938 recibió el primero de los nuevos bombarderos Vickers Wellington y luego, situado en un primerísimo plano del Mando de Bombardeo, fue declarado operacional al estallar la guerra. El 3 de diciembre de 1939 formó parte de una fuerza de aviones Wellington enviada a atacar la navegación en Heligoland. Durante la incursión el escuadrón destruyó un caza enemigo, pero el bombardeo en sí obtuvo unos resultados muy magros.

Continúa en la pág. 3732

Helicópteros navales

Desde que el ingeniero español Juan de La Cierva apuntara con uno de sus autogiros en el portahidros *Dédalo*, el helicóptero se ha convertido en una de las principales herramientas de la aviación naval. En fechas recientes, los conflictos de las Malvinas y de Granada han puesto de relieve su amplia versatilidad operativa.

La capacidad del helicóptero de despegar desde, y aterrizar en, superficies de dimensiones mínimas le convierte en una herramienta interesante para las armadas de todo el mundo. Los primeros helicópteros que desarrollaron cualquier tipo de cometido militar de utilidad (el Flettner Fl 282 Kolibri alemán y el Sikorsky R-4 estadounidense) fueron empleados inicialmente desde buques de guerra y de guardia costera. Su alcance, velocidad y carga útil eran muy limitadas, pero estos aparatos ofrecían la preciosa posibilidad de operar desde áreas reducidas en las cubiertas de los buques que no servían para ningún otro tipo de avión (excepto los cometas y globos cautivos).

Los helicópteros actuales tienen unas prestaciones en vuelo y una capacidad de carga muchísimo mayores, pero gran parte de ellos siguen adentrándose en los mares como parte de las flotas de superficie de las armadas mundiales. Muy pocas de ellas (las de Estados

Unidos, Francia, la India, Brasil y Argentina) disponen de poder aéreo embarcado clásico, de ala fija. Sin embargo, son más las armadas, como la española, que poseen aviones V/STOL a reacción y helicópteros. Sin los segundos se producirían una serie de deficiencias importantes en áreas tan vitales como la lucha antisubmarina, el salvamento, todos los tipos de reabastecimientos verticales de buques y playas, el enlace y las comunicaciones entre buques y entre éstos y la costa. Algunos helicópteros cuentan con una considerable capacidad de ataque antibuque, en tanto que la Unión Soviética utiliza por lo menos una versión cuya misión primaria es la de designación de objetivos y la corrección de trayectoria de grandes misiles antibuque lanzados desde buques de guerra amigos, submarinos incluidos.

Esta máquina soviética es el Kamov Ka-25 («Hormone» para la OTAN), que en la actualidad está complementado, y en su día será sustituido, por el Ka-27/32 «Helix», de mayo-

res dimensiones. La oficina de proyectos de Kamov favorece el uso de helicópteros de tipo coaxial, en que dos rotores se hallan superpuestos y girando en direcciones opuestas. Ello consiente que el diámetro de esos rotores sea mucho menor que en el caso de un aparato monorrotor típico, lo que va en beneficio del espacio disponible en los buques. La inexistencia de par permite la instalación de una unidad de cola convencional y la eliminación del rotor antipar, lo que disminuye los problemas de mantenimiento.

Estos modelos representan la primera y segunda generación del mismo helicóptero. El

Un ejemplar de la versión utilitaria y de salvamento del Kamov Ka-32 fotografiada en el área de estacionamiento n.º 2 del portaaviones soviético *Novorossiysk*. Este modelo se parece a las versiones antisubmarinas y de guía de misiles del Ka-27, pero presenta unas grandes cajas a cada costado del fuselaje y una cabina de salvamento en la puerta.





Esta fotografía muestra un helicóptero soviético Mil Mi-4 en plena operación antisubmarina. Las puertas de la bodega de armas están abiertas y puede verse el cable del que pende un detector de anomalías magnéticas que queda fuera de cuadro. Este modelo puede emplear otros muchos sensores.

Ka-25 monta dos pequeños motores turbina GTD-3 de una potencia unitaria de 900 a 990 hp, y su peso bruto es de 7 500 kg. Las designaciones reales de sus tres versiones principales no se conocen en Occidente, de modo que la OTAN las denomina «Hormone-A», «Hormone-B» y «Hormone-C». La primera es utilizada en cometidos antisubmarinos y, a pesar de su reducido tamaño (la totalidad de la célula queda comprendida en el interior de sus rotores de 15,7 m de diámetro), lleva una amplia gama de sensores y armas especializadas. Los primeros comprenden un radar de búsqueda, un detector de anomalías magnéticas remolcado, un sonar sumergible y un lanzador de sonoboyas. Muchos ejemplares de esta versión presentan un gran contenedor ventral que aloja, según se cree, torpedos antisubmarinos filoguiados u otras armas.

El «Hormone-B» lleva un radar más grande y otros cambios de aviónica, y es empleado para proporcionar datos electrónicos del objetivo y corrección de trayectoria para misiles

La designación que, en buena lógica, debería llevar la versión de alerta temprana aerotransportada del Sea King es la de AEW.Mk 6, pero en vez de eso recibe la denominación de Mk 2 AEW. Los aparatos de la fotografía fueron en origen de los modelos HAS.Mk 2 y HAR.Mk 3, pero posteriormente fueron equipados con un radar de vigilancia Thorn EMI Searchwater (foto Westland Helicopters).



antibuque lanzados desde buques (incluidos los del barco que le sirve de base). Se cree que esos misiles son los SS-N-3 «Shaddock», SS-N-12 «Sandbox» y el nuevo SS-N-19, como lleva el Kirov. La tercera versión, la «Hormone-C», es un tipo utilitario y de salvamento, que puede ser utilizado también en el enlace entre buques, pintado con un vistoso esquema rojo y blanco en vez del gris oscuro de las versiones operacionales.

El Kamov «Helix», más moderno, tiene rotores algo más grandes que, como en el caso del aparato anterior, pueden ser plegados para facilitar su estiba en los hangares de los buques. El fuselaje, empero, es mucho más grande. Los motores son turboejes TV3-117V (como los del Mil Mi-17) estabilizados a 2 225 hp unitarios. Todo ello tiene una repercusión directa en las posibilidades operacionales, y es evidente que el «Helix» lleva mucha mayor cantidad de carburante, aviónica y armas que su predecesor. Se desconocen sus designaciones verdaderas; la variante civil se llama realmente Ka-32 y el modelo embarcado de salvamento es muy parecido a ella, pero el Departamento de Defensa de EE UU llama a los otros dos modelos (los antisubmarino y de guía de misiles) Ka-27. Los nombres respectivos de la OTAN son «Helix-A» y «Helix-B», en tanto que el modelo SAR no ha sido bautizado. El mayor espacio en cabina de todas las versiones «Helix» se cree que puede aprovecharse para transportar grupos de asalto y para el abastecimiento vertical, llevando probablemente de 15 a 20 infantes o hasta 5 000 kg de carga.

La AV-MF (fuerza aeronaval soviética) utiliza otros helicópteros, entre ellos el especializado Mil Mi-14, una versión antisubmarina

La aviación naval sueca emplea ocho helicópteros KV-107-II producidos por Kawasaki y tres por Boeing, todos ellos equipados en Suecia con motores Rolls-Royce Gnome H.1200. Denominados HKP-4, estos aparatos utilizan un sistema de navegación Decca y equipo especial para misiones antisubmarinas, utilitarias y de salvamento. Están asignados al 1.º Escuadrón de Berga y al 2.º de Gäve.

del Mi-17 de transporte. Propulsado de forma similar por motores TV3-117 de 2 000 hp, el Mi-14 (apodado «Haze» por la OTAN) tiene un rotor principal de cinco palas y 21 m de diámetro, demasiado grande para eficientes operaciones embarcadas. Se trata, de hecho, de una máquina mayor y más poderosa que el Sikorsky Sea King y es utilizada desde las bases costeras de la AV-MF; ha sido exportada en cantidades limitadas. El «Haze-A» básico utiliza, se cree, una tripulación de vuelo de dos hombres y una dotación operacional de por lo menos tres tripulantes, situados en un compartimiento táctico que ocupa la mayor parte del fuselaje. Existe también una versión de contramedidas de minado que, denominada «Haze-B», tiene los sistemas antisubmarinos remplazados por material de dragado.

Contrapartidas occidentales

En los países occidentales no existen helicópteros embarcados con rotores coaxiales y hace años que no se construye ninguno de este tipo. Aparte del Boeing Vertol 107 de rotores en tándem, utilizado en grandes cantidades por la US Navy y el US Marine Corps con la designación de CH/UH-46 Sea Knight, y de su contrapartida producida bajo licencia en Japón (el Kawasaki KV-107), todos los helicópteros embarcados se adhieren a la configu-



Arriba: la Real Armada australiana emplea el Westland Sea King Mk 50, que opera desde la estación aeronaval de Nowra, y desde el HMAS Melbourne. Su cometido primordial es el antisubmarino y uno de sus sensores primarios es el sonar sumergible Bendix AQS-13B que aparece en la fotografía.



Independientemente de la Unión Soviética, el helicóptero más poderoso del mundo es el Sikorsky CH-53E Super Stallion del US Marine Corps. Este gigante trimotor monta un rotor principal de siete palas, una unidad de cola inclinada hacia la izquierda, grandes depósitos lanzables y una sonda retráctil de recepción de carburante en vuelo (foto Sikorsky).

ración clásica, con un único rotor principal. La máquina de Boeing Vertol, que desciende de los primeros Piasecki (que sí tuvieron gran importancia en el desarrollo de la aviación naval), utilizan una configuración que está en total contraposición con la compacidad de la disposición coaxial y son aparatos demasiado grandes. Casi todos los helicópteros de esa familia son utilizados en misiones utilitarias y de asalto; una de las pocas excepciones es la versión HKP-4 de la Armada sueca, destinada a cometidos antisubmarinos y de contramedidas de minado.

Propulsado también por dos motores General Electric T58, el Sikorsky S-61 Sea King voló por primera vez en 1959 como el HSS-2 (más tarde, SH-3) para la US Navy; utilizado inicialmente como plataforma antisubmarina, se ha adaptado con el tiempo a las más distintas tareas. Sikorsky no construye ya el SH-3 ni cualquiera de sus versiones que, sin embargo, se mantienen en producción en Italia a cargo de Agusta, en tanto que la empresa británica Westland prosigue con la construcción de aparatos Sea King HAS.Mk 5 para la Royal Navy así como de los últimos transportes HC.Mk 4/Commando. Los Sea King británicos están

equipados para misiones antisubmarinas, en cuyo caso tienen la posibilidad de operar con total autonomía de los sensores que pueda transportar el barco base o cualquier otro avión, y también para tareas de salvamento, con un equipo muy completo. En 1985 se encargaron tres ejemplares del modelo de salvamento de la RAF, el Sea King HAR.Mk 3, para remplazar a los tres aparatos navales convertidos en plataformas de alerta temprana aerotransportada por la Royal Navy. La falta de aviones de alerta temprana (AEW) se manifestó durante las operaciones británicas para la recuperación de las Malvinas en 1982. En un programa de emergencia, que la compañía ya había propuesto varios años antes, Westland convirtió dos Sea King HAS.Mk 2 antisubmarinos para que pudiesen utilizar el radar de vigilancia Thorn EMI Searchwater, con la antena en un voluminoso pero ligero radomo suspendido de un brazo articulado que se proyecta por el costado del fuselaje. En operaciones, ese radomo puede descender a fin de disfrutar de un sector despejado de 360°, con estabilización en cabeceo y alabeo. Esa modificación ha tenido éxito (a diferencia del único helicóptero AEW anterior, el Sikorsky HR2S-1 de la US Navy, aparecido en 1956) y este modelo se halla plenamente en servicio. Curiosamente, en lugar de ser designadas Sea King AEW.Mk 6, estas máquinas se denominan AEW Sea King.

El producto más importante de Westland en la actualidad es el Lynx, menor que el Sea King pero casi tan capaz como él; es además,



Westland Helicopters entregó 60 Lynx HAS.Mk 2 a la Royal Navy y muchos de ellos operan en la actualidad desde buques de superficie en cometidos antisubmarinos y de otros tipos. Apenas visible contra el oscuro palo del destructor Tipo 42 de la fotografía, este aparato monta en el morro un contenedor Racal MIR-2 (Orange Crop) de medidas de apoyo electrónico (foto Royal Navy).

uno de los helicópteros más avanzados y ágiles construidos hasta la fecha. Las versiones navales comenzaron con el HAS.Mk 2 de la Royal Navy, del que se han suministrado grandes cantidades (con diferente aviónica y número de variante) a 10 armadas y a otros usuarios. Propulsado por dos motores Rolls-Royce Gem, inicialmente de 900 hp y más tarde de 1 120 hp unitarios, el compacto Lynx presenta un rotor principal semirrígido cuyas cuatro palas están fijadas a una cabeza construida de titanio. Ese rotor se combina con un sistema de control de vuelo muy avanzado para hacer del Lynx uno de los helicópteros más maniobrables, hasta el punto de que no se le han fijado límites en cuanto a maniobras acrobáticas (lo que no deja de ser notable en una máquina que en sus últimas variantes viene pesando unos 5 900 kg). Aunque de tamaño relativamente modesto, el Lynx embarcable es muy versátil. Puede llevar a cabo cualquier tipo de misión asignada a los helicópteros navales, comprendidas las antisub-

El SH-60B, versión navalizada del Sikorsky S-70, supondrá una importante contribución a los efectivos de helicópteros de la US Navy. Este modelo, del que se han encargado 209 ejemplares y que operará desde 106 fragatas y destructores, puede realizar gran número de tareas (foto Sikorsky).





marinas, de salvamento, de transporte, antibuque con cuatro misiles Sea Skua, de reconocimiento, de reabastecimiento, de enlace, de apoyo por el fuego y de entrenamiento de armas y todotiempo. El Lynx naval puede llevar una carga a la eslinga de 1 360 kg o recibir diez infantes en su cabina, y puede ser equipado con numerosos sensores y armas. Muchos ejemplares montan el radar de búsqueda Ferranti Seaspray (los franceses, por el contrario, utilizan el Omera-Segid Héraclès, y un sonar sumergible Alcatel en lugar del Bendix AQS-18). Muchos utilizan un detector de anomalías magnéticas remolcado (un Texas Instruments ASQ-81) y pueden llevar dos torpedos antisubmarinos y seis señalizadores.

Westland está construyendo también el algo mayor Lynx 3, con motores Gem de 1 346 hp y una capacidad considerablemente aumentada. Una de sus características podrá ser un radar con una cobertura de 360°.

Los principales rivales del Lynx naval son el norteamericano Sikorsky S-70L y el francés Aérospatiale Dauphin. El segundo es considerablemente más pequeño y ligero, con un peso máximo de 4 000 kg. La versión naval más relevante es la SA 365F, propulsada por dos motores Turboméca Arriel de 700 hp unitarios. Utiliza normalmente dos tripulantes y

puede ser equipado con varios radares. El primer comprador fue Arabia Saudí, que adquirió cuatro ejemplares de salvamento con un radar de búsqueda Omera similar al de la versión francesa del Lynx, seguidos por 20 unidades antibuque equipadas con el radar Agrion y cuatro pequeños misiles AS.15TT. Otra versión, vendida a Irlanda, lleva un radar Bendix. El SA 365F puede ser equipado para cometidos de salvamento y antisubmarinos.

Aparece el Seahawk

El S-70L, utilizado por la US Navy como SH-60B Seahawk, es un helicóptero mucho más grande y costoso que cualquier otro ofrecido para operar embarcado. Por ejemplo, Australia firmó recientemente un contrato para la compra de ocho unidades (que posiblemente se reducirán a siete) a un precio de 317 millones de dólares, en el que no se incluyen los trabajos de modificación que habrán de padecer los barcos para poder utilizarlos. El diámetro del rotor principal es de 16,36 m (comparados con los 12,8 m del repotenciado Lynx 3) y su peso bruto alcanza los 9 900 kg, superior al del Sea King. Propulsado por dos motores T700 de 1 690 hp unitarios, al igual que las versiones del S-70 basadas en tierra, el Seahawk opera normalmente con tres tripulantes y está previsto que cuente con las necesarias ayudas a la navegación para acciones en todotiempo, sensores para la lucha antisubmarina y otros cometidos (tales como el salvamento y el ataque antibuque), y varios sistemas de lucha electrónica, aunque estos últimos se hallarán ausentes en las versiones de exportación. Su armamento comprende

La empresa italiana Agusta ha construido unos mil helicópteros AB.206 JetRanger. La aviación naval sueca recibió diez AB.206B, empleados principalmente en cometidos utilitarios. Denominados HKP-6, están equipados para operar en mar abierto desde buques de superficie. El Ejército sueco utiliza cuarenta AB.206B (foto Agusta).

dos torpedos Mk 46, como en helicópteros antisubmarinos precedentes. La US Navy pretende adquirir 209 SH-60B, así como 175 ejemplares de la versión ligeramente diferente SH-60F que, principalmente en cometidos antisubmarinos, operará desde portaviones.

Los Seahawk entraron en servicio en 1984 como sustitutos de los veteranos Kaman SH-2F Seasprite, que eran los LAMPS (*Light Airborne Multi-Purpose System*) Mk I mientras que los Seahawk son los LAMPS Mk III. El SH-2F, un bimotor con dos T58, un rotor principal de 13,41 m y tres tripulantes, continúa desempeñando múltiples cometidos para la US Navy, con especial acento en las misiones antisubmarinas, de salvamento, de designación de objetivos, de vigilancia y de transporte utilitario, con una carga de 1 800 kg a la eslinga. Aunque el diseño básico del SH-2F data de 1959 (como el del Sea King), Kaman sigue construyéndolo para la US Navy, y existen planes para modernizar los ejemplares en servicio. La modificación más significativa podrá ser la sustitución de los motores T58 por los más poderosos T700, que darán a este helicóptero de 5 800 kg más potencia útil.

Unas pocas armadas utilizan versiones del Bell Modelo 204 y Modelo 205 (empleados con mucha mayor profusión por los ejércitos de tierra). La compañía italiana Agusta ha demostrado un interés especial por vendérselos a los marinos, incluidos los propios italianos. Se han desarrollado varios subtipos de estos dos modelos para que puedan ser utilizados desde buques en misiones antisubmarinas y SAR; en la actualidad, esta compañía ha desarrollado el AB.212ASW, una versión ampliamente modificada del bimotor (con dos T400 o PT6T-6 Turbo Twin Pac) Bell Modelo 212. A finales de 1984, Agusta había entregado alrededor de 100 ejemplares de este tipo, que cuenta con una aviónica y un equipo operacional muy completos y con numerosas opciones de armas, incluidos los misiles antibuque italianos Marte Mk 2 o los británicos Sea Skua. Al igual que otros Agusta-Bell, el radar está montado sobre el techo de la cabina, pero en lugar de presentar aspecto de «joroba» su radomo tiene forma cilíndrica.

Otro cliente de Agusta es el Servicio de Aviación Naval Venezolana, que adquirió diez helicópteros bimotors AB.212ASW. Sobre la cabina aparece el gigantesco «lambor» del radar, pero resulta todavía más prominente el misil antibuque Marte (Sea Killer Mk 2) (foto Agusta).



North American X-15

Dieciséis años después de su primer vuelo, el North American X-15 es todavía el avión más rápido y de mayor techo del mundo. Todo ello se consiguió a costa de un único accidente de consecuencias fatales, en el marco de un programa experimental de 199 vuelos que duró del mes de julio de 1959 a octubre de 1968.

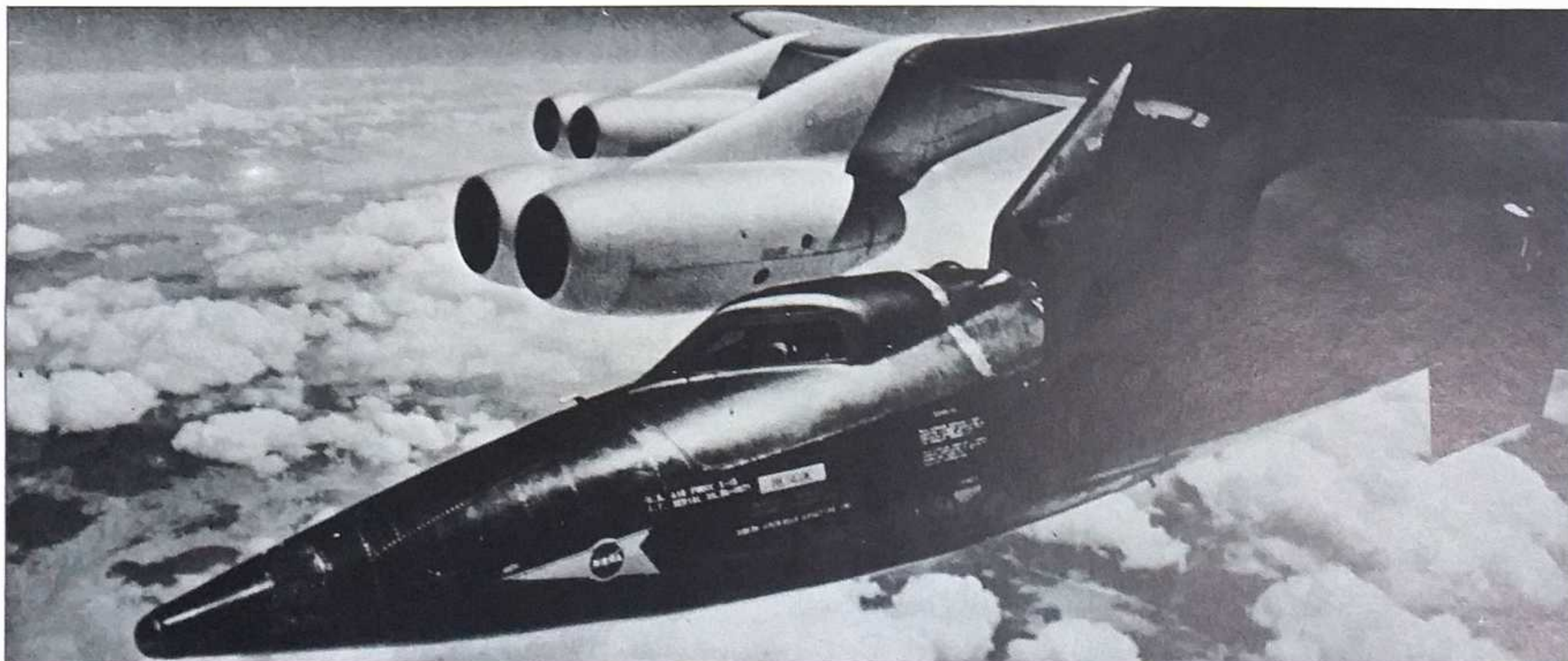
Durante la segunda mitad de la II Guerra Mundial, varios modelos de aviones de combate con motor de émbolo comenzaron a alcanzar elevadas velocidades transónicas durante los momentos finales de picados pronunciados y, en consecuencia, padecieron graves problemas de compresibilidad. Naturalmente, estos problemas fueron cada vez más importantes a medida que iban apareciendo los motores de reacción y cohete, que dieron la posibilidad de alcanzar velocidades todavía mayores. De este modo, los investigadores de todo el mundo comenzaron a concienciarse de la urgente necesidad de encontrar soluciones al problema de la compresibilidad.

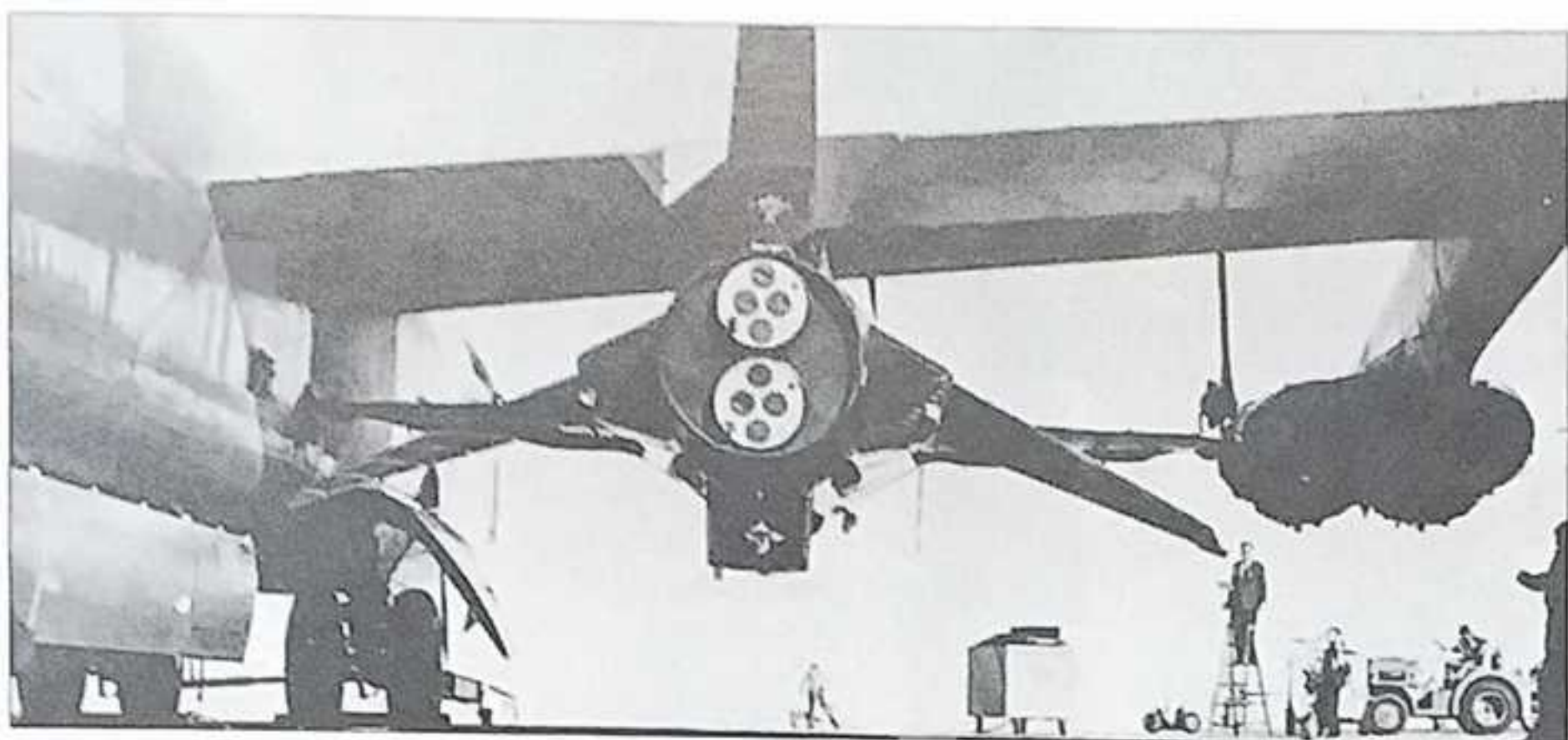
En Estados Unidos los esfuerzos en este sentido estuvieron protagonizados principalmente por el National Advisory Committee for Aeronautics (el NACA, antecesor de la actual National Aeronautics & Space Administration o NASA), en el que el ingeniero William F. Durand, director del Comité Especial para la Propulsión a Reacción, sugirió el 18 de diciembre de 1943 que el US Army, la US Navy, el NACA y la industria aeronáutica definieran conjuntamente las especificaciones para un avión de investigación con el que poder explorar en las altas velocidades transónicas y en las bajas supersónicas. Desgraciadamente, con el tiempo la rivalidad

entre las distintas organizaciones acabó por torpedear ese esfuerzo conjunto, y la USAAF financió los programas Bell X-1 y X-2 y la US Navy los proyectos Douglas D-558-1 y D-558-2, con el NACA colaborando en ambas tentativas.

La USAAF y Bell se anotaron el primer tanto cuando su X-1, lanzado a una altura de 8 230 m desde el fuselaje de un Boeing B-29 en vuelo sobre Pinecastle Field (Florida), realizó su primer vuelo planeado el 19 de enero de 1946. El X-1 encendió por primera vez su motor cohete XLR-11-RM-3 durante su doceavo vuelo, el 11 de abril de 1947; tres días más tarde realizaba su vuelo inaugural el Douglas D-558-1 de la US Navy, propulsado por un motor de reacción. De esos dos modelos, fue el X-1 el que alcanzó mayor fama pues, durante el que era el 31.º vuelo de este avión (el 14 de octubre de 1947), el capitán Charles E. Yeager se convirtió en el primer piloto que volaba a velocidad supersónica al alcanzar Mach

El X-15 fotografiado antes del lanzamiento desde el avión nodriza B-52. El NACA llevó a cabo minuciosas pruebas en túnel para asegurarse de la efectividad de la combinación X-15/B-52, así como de la viabilidad del lanzamiento una vez se hubiese alcanzado una altura suficiente. El piloto del X-15 contaba con un asiento eyectable, que podía accionarse a velocidades de hasta Mach 4.





En lugar del motor Reaction Motors XLR99-RM-1, el primer X-15 montaba una planta motriz de dos cohetes XLR11. Con un modesto empuje unitario de 3 630 kg, el primer vuelo propulsado, que tuvo lugar el 17 de setiembre de 1959, permitió alcanzar fácilmente Mach 2,11 (foto Bruce Robertson).

1,06 a 13 100 m sobre la pista de Muroc, la futura base aérea de Edwards en el desierto californiano de Mojave. (Contrariamente a lo que se afirma en la película *The Right Stuff*, era el decimosegundo vuelo de Yeager en el X-1 y no el primero.)

A esos dos modelos pioneros de la investigación supersónica siguieron en febrero de 1948 el D-558-2 (puesto en vuelo inicialmente con un turboreactor, a partir de octubre de 1949 con un turbo-reactor y un cohete, y desde setiembre de 1950 sin el turbo-reactor pero con un cohete más potente), en julio de 1951 el X-1D, en junio de 1952 el Bell X-2, en febrero de 1953 el X-1A, en setiembre de 1954 el X-1B y en diciembre de 1955 el X-1E. Al disponer de estos aparatos de prestaciones superiores, los pilotos militares y del NACA pudieron alcanzar velocidades cada vez mayores: Mach 1,45 con el X-1 el 26 de marzo de 1948, Mach 1,88 el 7 de agosto de 1951 y Mach 2,005 (primer vuelo mundial a más de Mach 2) el 20 de noviembre de 1953, en ambos casos con el D-558-2, Mach 2,44 con el X-1A el 12 de diciembre de 1953 y Mach 2,87 con el X-2 el 23 de julio de 1956. Finalmente, el primer vuelo a más de Mach 3 (Mach 3,196) tuvo lugar el 27 de setiembre de 1956 a cargo del capitán Milburn Apt en el X-2.

En junio de 1952, diez meses después de la adquisición del segundo prototipo modificado del D-558-2 (por entonces el avión más veloz del mundo, pero al que todavía le faltaban 17 meses para superar la barrera de Mach 2), el NACA comenzó a insistir en que el programa de investigación se expandiese para poder explorar las características de vuelo a velocidades de Mach 4 a Mach 10 y a altitudes de 19 a 80 km. Este ambicioso programa estaba más allá de las posibilidades financieras de una sola agencia, de manera que, tras numerosos estudios e investigaciones, el 9 de junio de 1954 se reunieron representantes del NACA, la US Air Force y la US Navy para discutir sobre la necesidad de un posible vehículo

experimental hipersónico y la eventual colaboración a la hora de adquirirlo y probarlo. Siguieron más reuniones, hasta que a finales de 1954 el NACA y los dos servicios militares estuvieron en condiciones de solicitar propuestas a las industrias aeronáuticas. Había comenzado el período de gestación del X-15.

Respondieron a esta invitación cuatro constructoras: Bell presentó su diseño D-171, Douglas su Modelo 684 D-558-3, North American su NA-240 y Republic su Modelo AP-76. Inicialmente, los representantes de la US Air Force favorecieron la propuesta de North American al tiempo que sus colegas de la US Navy, complacidos con los resultados obtenidos con el D-558-2, apoyaron el Douglas Modelo 684. Finalmente, el comité conjunto de selección acordó en setiembre de 1955 que el NA-240 era el tipo «más viable para la investigación y el potencialmente más simple para la misión». En junio de 1956 la US Air Force firmó con la North American Aviation Inc el contrato AF-(600)-31693, que suponía la construcción de tres aviones experimentales X-15.

Tras la concesión del contrato se mejoró el diseño del NA-240. La porción superior, de movimiento total, de los empenajes verticales fue revisada para mejorar el control direccional a elevadas velocidades, en tanto que los aerofrenos divididos previstos originalmente, que debían constituir el borde de fuga de la sección superior del empenaje vertical, fueron sustituidos por grandes superficies situadas en la base de las derivas dorsal y ventral. El tren de aterrizaje, que inicialmente debía comprender dos ruedas delanteras y patines retráctiles bajo la sección central del fuselaje, fue modificado mediante la resituación de esos patines metálicos bajo la porción trasera de la célula.

A fin de hacer frente a las temperaturas de hasta 650° generadas por el calentamiento cinético, el equipo de diseño de North American, bajo la batuta de Harrison Storms y Charles Feltz, previó desde el principio el uso de titanio y acero inoxidable en la mayor parte de la estructura interna, con láminas de aleación de níquel Inconel-X para formar los revestimientos. Otras características del diseño dignas de mención eran la elección de menudas alas de planta trapezoidal y de delgada sección (de un 5 %, con un espesor de 5,08 cm en la raíz y 0,95 cm en el borde marginal), el uso de estabilizadores enteros para el control de alabeo y provisión para un sistema de mando basado en tres palancas. Una palanca central convencional se utilizaba para el control del avión en cabeceo y alabeo durante el vuelo atmosférico a baja velocidad, una palanca lateral para el control durante la aceleración y el reingreso, y una segunda lateral para mandar las toberas de reacción durante el vuelo exoatmosférico. La cabina, con cubierta resistente al calor y construida

El tamaño reativamente pequeño del X-15 es más aparente en esta toma en que aparece suspendido de su nodriza. Esta fotografía corresponde al primer vuelo, en el que el X-15 llevaba peróxido de hidrógeno para la operación del sistema de control. Durante la aproximación se presentaron algunos problemas (foto US Air Force).



en Inconel-X, estaba presionizada y refrigerada; además, el piloto llevaría un traje MC-2 totalmente presionizado.

Al igual que los demás aviones de investigación supersónica estadounidense, con la notable excepción del D-558-2 en su configuración original, el X-15 debía ir propulsado por un motor cohete y ser lanzado desde el aire. Su peso y tamaño, empero, prohibían el lanzamiento del X-15 desde los aviones nodriza existentes, modificados a partir de bombarderos B-29 y B-50. Tras considerar durante un tiempo la conversión de un Convair B-36 para ese papel, la compañía y el gobierno seleccionaron el B-52 como avión nodriza del X-15. De acuerdo con ello, un B-52A (numeral 52-003) y un B-52B (52-008) fueron entregados a North American para ser convertidos en un NB-52A y un NB-52B, respectivamente, mediante la instalación de un soporte bajo el ala de estribor y domos de observación en el costado derecho del fuselaje.

Como se había propuesto originalmente en 1955, el NA-240 debía ir propulsado por un motor cohete Thiokol XLR30-RM-2, pero durante la fase de diseño de detalle se decidió remplazar este motor por un XLR99-RM-1, más potente. El XLR99, que consumía una mezcla de oxígeno líquido y amoníaco anhidro, fue diseñado para producir 25 885 kg de empuje estático y para ser regulable entre el 40 y el 100 por cien. Sin embargo, su desarrollo fue más lento que el del avión y, para evitar cualquier retraso en el programa, North American propuso que los ensayos en vuelo comenzasen con dos Reaction Motors XLR11 (versiones mejoradas del motor cohete utilizado por primera vez en el Bell X-1 en 1946). Pero incluso así los dos XLR11 podían generar un empuje conjunto de sólo 7 260 kg (un 28 % del empuje del XLR99); sin embargo, estaba previsto que incluso así el avión alcanzase Mach 3,0.

Evaluaciones en vuelo

La manufactura de componentes para el primer X-15 (numeral 56-6670 de la US Air Force y número de construcción 240-1) comenzó en setiembre de 1956 y el avión salió de la planta de Inglewood veinticinco meses después. Con los emblemas de la US Air Force, el X-15 fue llevado por carretera a la base de Edwards, donde se estaban ultimando los preparativos para las pruebas. Para éstas, North American se había hecho con los servicios de A. Scott Crossfield, un experto piloto del NACA que había volado en los X-1, D-558-1 y D-558-2, y quien el 20 de noviembre de 1953 había realizado el primer vuelo mundial a más de Mach 2. Con Scott Crossfield «atrapado» en la cabina, el primer X-15 fue suspendido de su avión nodriza NB-52A para un primer vuelo planeado el 8 de junio de 1959. La hipersensitividad de los controles, registrada durante ese vuelo, forzó a posponer los vuelos motorizados hasta que se realizasen las correcciones oportunas.

Los ensayos en vuelo propulsado comenzaron el 17 de setiembre de 1959, cuando Scott Crossfield alcanzó Mach 2,11 a una altitud



El primer X-15 se dirige hacia los límites de la atmósfera. Eran tales las prestaciones de este avión que hubo de crearse una nueva red de seguimiento del NACA y la USAF, que consistía en un corredor de 780 km de longitud y 80 km de anchura por los estados de California y Nevada, con pistas de aterrizaje en varios lagos secos (foto US Air Force).

de 15 954 m en el segundo X-15 (56-6671; n/c 240-2), propulsado por los XLR-11. Un mes más tarde tuvo lugar un vuelo similar sin problemas, pero el cuarto vuelo, el 5 de noviembre, registró un incendio del motor y un aterrizaje de emergencia en el lago seco de Rosamund, durante el que el fuselaje padeció un fallo estructural. Afortunadamente, Crossfield salió ileso y el 56-6671 fue reparado para volver a volar el 11 de febrero de 1960 (el sexto vuelo del programa). El NACA había sido reorganizado en la National Aeronautics & Space Administration durante 1958 y fue ya para la NASA que Joe Walker llevó a cabo el noveno vuelo en X-15 el 25 de marzo de 1960, convirtiéndose en el primer piloto del gobierno a los mandos de este modelo. Walker fue también el primer piloto que volaba en el X-15 a Mach 3,0, cuando alcanzó Mach 3,19 en el primer prototipo el 12 de mayo. En poco tiempo se sumaron al programa de vuelos otras agencias: el 13 de abril de 1960 el capitán Robert White llevó a cabo el primer vuelo de la USAF y el 23 de setiembre de 1960 el capitán de fragata Forrest Peterson pilotó por primera vez el X-15 para la US Navy. Tripulado por el piloto de la compañía y por los del gobierno, el X-15 realizó un total de 29 vuelos con los motores XLR11, con los que alcanzó una velocidad punta de Mach 3,50 (3 660 km/h) el 7 de febrero de 1961 cuando el capitán White protagonizó la última prueba con los XLR11.

Por entonces, el segundo X-15 había sido remotorizado con el XLR99 y puesto en vuelo por tres veces por Scott Crossfield. En su primera evaluación tripulado por un piloto del gobierno, este avión

El esquema de alta visibilidad de los depósitos externos de propérgol identifican a este avión como el X-15A-2 tras ser reconstruido y modificado por North American. En el momento en que fue tomada la fotografía estaba a punto de ser suspendido del soporte de lanzamiento del avión nodriza (foto US Air Force).





Joseph A. Walker, el piloto de pruebas de la NASA en el programa X-15, se prepara para otro vuelo en 1964. Perteneciente al equipo de evaluación original, Walker llevó a cabo el primer vuelo del X-15 en beneficio del gobierno el 25 de marzo de 1960. El 22 de agosto de 1963 voló en el X-15A-2 hasta una cota de 107 960 m, lo que todavía constituye una plusmarca de altitud para aviones.

alcanzó Mach 4,43 el 7 de marzo de 1961. La velocidad máxima creció progresivamente hasta que el 7 de marzo de 1961 el capitán White pilotó el X-15 a Mach 6,04, la velocidad de diseño. Esa cifra fue excedida cuando el 5 de diciembre de 1963 el mayor Robert Rushworth llevó el primer X-15 (equipado ahora con el XLR99) a Mach 6,06 o 6 460 km/h. Volando en el mismo avión a un número de Mach algo inferior (Mach 5,92), pero en condiciones de velocidad real del aire, Joe Walker estableció una plusmarca oficiosa de velocidad el 27 de junio de 1962 al alcanzar los 6 605 km/h. Los vuelos a cotas máximas llevaron al X-15 por encima del listón de los 60 960 m el 11 de octubre de 1961, más allá de la cota de proyecto el 30 de abril de 1962 cuando Joe Walker alcanzó los 75 190 m en el 56-6670 y, finalmente, a una plusmarca de 107 960 m el 22 de agosto de 1963 (de nuevo a cargo de Walker, pero esta vez en el tercer avión).

El 9 de noviembre de 1962, a raíz de una malfunción motriz, el 56-6671 realizó un aterrizaje de emergencia sin calar los flaps en el lago seco de Muroc, el patín izquierdo cedió y el avión volcó. Su piloto, John McKay (de la NASA), fue hospitalizado para ser intervenido de rotura de vértebras y el X-15 fue devuelto a factoría. En lugar de reconstruir el avión en su configuración original, se decidió aprovechar este retraso forzoso del programa para incorporar varias modificaciones que permitiesen al X-15 alcanzar velocidades aún mayores. Basándose en las primeras evaluaciones, se sabía que podía resultar relativamente barato y poco arriesgado incrementar la carga de propergoles y permitir así que el tiempo de encendido del cohete fuese de 145 segundos en vez de los 86 originales, modificar el parabrisas para eliminar ciertas características críticas en condiciones térmicas extremas, y utilizar un recubrimiento ablativo para hacer frente a problemas mayores de calentamiento cinético (se esperaban temperaturas locales de unos 1 650°). La primera meta se alcanzó añadiendo dos grandes tanques externos (el de la izquierda con oxígeno líquido y el de la derecha con amoníaco anhidro), mientras que la segunda necesitó la sustitución de las ventanillas rectangulares del parabrisas original por otras elípticas. La protección ablativa M-25S, de polvo de vidrio y resina, era aplicada al avión antes de cada vuelo y eliminada a su término. Otra modificación significativa fue la extensión del fuselaje en 74 cm cerca del centro de gravedad a fin de crear espacio para un tanque de hidrógeno líquido con el que alimentar un estatorreactor montado de forma experimental.

Designado ahora X-15A-2, el 56-6671 volvió a las evaluaciones

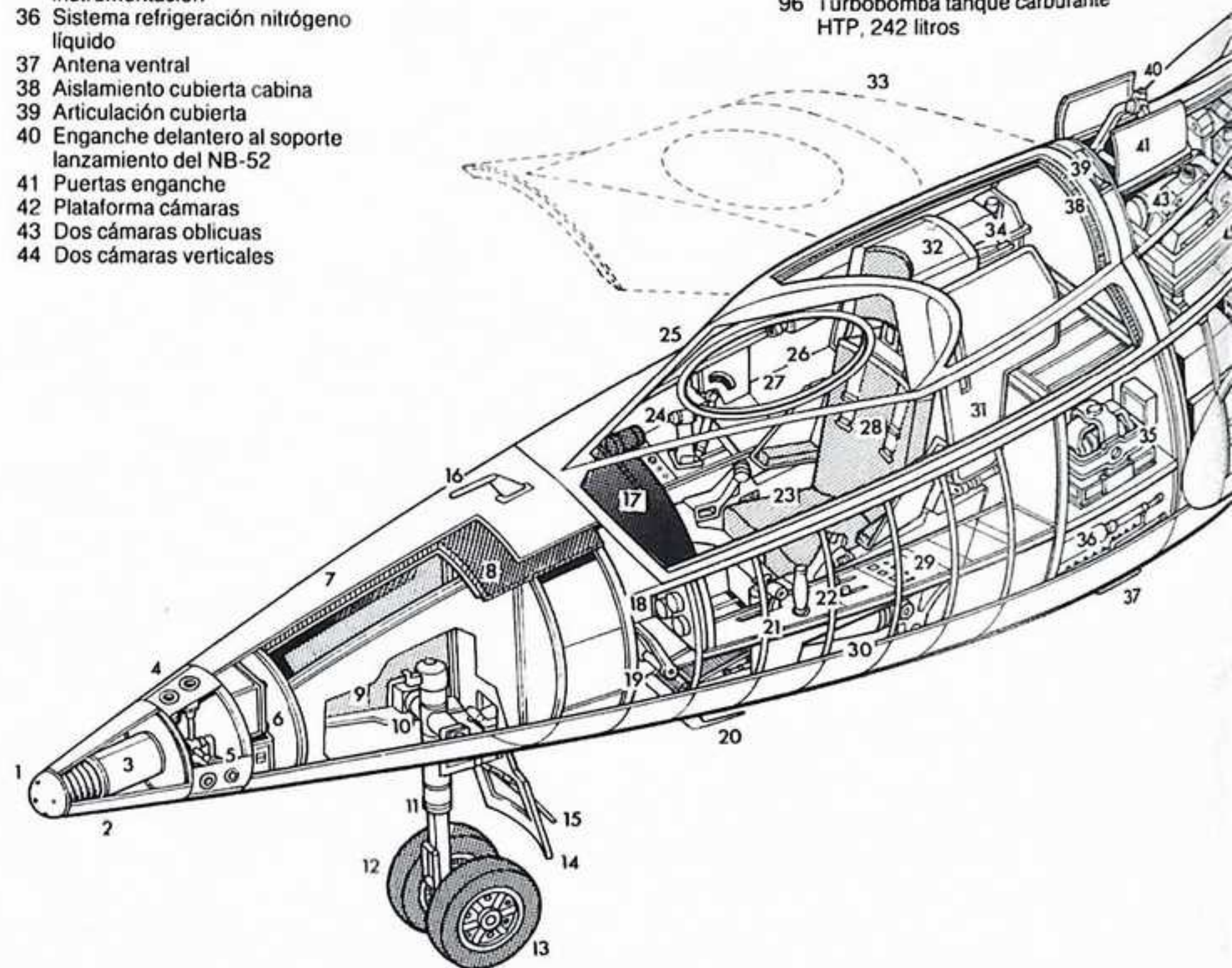
el 25 de junio de 1964, todavía sin los tanques externos ni la protección ablativa. La primera prueba con los tanques vacíos tuvo lugar, con éxito, el 3 de noviembre de 1965. Tras una cuidadosa planificación, el X-15A-2 llevó a cabo el vuelo más rápido del mundo el 3 de octubre de 1967, cuando el capitán Knight voló Mach 6,70 (7 274 km/h) con el uso de los tanques y el producto ablativo. Para ese vuelo se había fijado un estatorreactor simulado bajo la deriva ventral embrionaria, pero el calentamiento cinético afectó al soporte del estatorreactor y Knight se vio obligado a aterrizar inmediatamente con un peso superior al aconsejado.

Desintegración en vuelo

El tercer X-15 tuvo menos fortuna, y su piloto, el mayor Michael Adams, murió el 15 de noviembre de 1967 cuando el avión se desintegró en vuelo a causa de un cúmulo de errores y fallos mecánicos. En el curso de 1968, el avión restante (56-6670) efectuó otros ocho vuelos, de los que el último tuvo lugar el 24 de octubre. Se intentaron cinco vuelos más con ese avión, pero el mal tiempo

Corte esquemático del North American X-15A-2

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Sensor flujo hipersónico | 45 Soporte cardánico plataforma cámaras | 70 Refuerzos internos |
| 2 Cono proa | 46 Compartimiento equipo sistemas | 71 Boca llenado oxígeno líquido |
| 3 Amplificador potencia | 47 Varillas mando | 72 Refuerzos externos soldados depósito |
| 4 Toberas control por reacción cabeceo | 48 Dos unidades potencia auxiliar General Electric | 73 Conducto de alimentación oxígeno líquido al motor |
| 5 Toberas control por reacción guiñada | 49 Escapes unidades potencia | 74 Mamparo trasero presionización depósito oxígeno líquido |
| 6 Compartimiento delantero equipo | 50 Ventilación sistema propergoles | 75 Conductos carburante a las toberas de control alabeo por reacción |
| 7 Revestimiento en Inconel-X | 51 Dos generadores unidades potencia | 76 Depósito hidrógeno líquido para estatorreactor |
| 8 Aislamiento térmico | 52 Depósito externo estribor, 2 724 kg amoníaco anhidro | 77 Registro acceso |
| 9 Alojamiento aterrizador | 53 Carenado lateral estribor | 78 Ala estribor |
| 10 Articulación aterrizador | 54 Ventilación oxígeno líquido | 79 Tobera control alabeo por reacción |
| 11 Pata aterrizador (se acorta al retraerse) | 55 Mamparo presionización tanque oxígeno líquido | 80 Borde marginal intercambiable |
| 12 Aterrizador delantero, de apertura por gravedad | 56 Tanque nitrógeno líquido sistema refrigeración equipo | 81 Instrumentos borde marginal |
| 13 Ruedas (dos) delanteras | 57 Tanques carburante HTP sistema control por reacción, babor y estribor | 82 Sección fija borde fuga |
| 14 Puerta aterrizador | 58 Carenado delantero depósito externo babor | 83 Flap aterrizaje estribor |
| 15 Purga aire puerta | 59 Fijación delantera depósito externo | 84 Enganche trasero al soporte lanzamiento del NB-52 |
| 16 Tubo pitot | 60 Paracaídas recuperación | 85 Tanque principal del amoníaco anhidro |
| 17 Cobertor panel instrumentos | 61 Brazo liberación paracaídas | 86 Mamparos divisores tanque |
| 18 Dorsal panel instrumentos | 62 Tanque helio presionización depósito propergol | 87 Montantes en A soporte ala |
| 19 Pedales timón dirección | 63 Conductos propergol en carenado lateral | 88 Fijación martinete flap |
| 20 Antena | 64 Cuadernas carenado lateral | 89 Boca llenado amoníaco |
| 21 Mando gases | 65 Equipo evaluación y grabación | 90 Conducto alimentación amoníaco |
| 22 Palanca mando balístico | 66 Depósito oxígeno líquido | 91 Revestimientos tanque en Inconel-X |
| 23 Asiento piloto | 67 Mamparos compartimentación depósito | 92 Mamparo trasero presionización tanque amoníaco |
| 24 Palanca mando aerodinámico | 68 Pantallas limitadoras oleaje | 93 Refuerzos externos soldados |
| 25 Cubierta cabina | 69 Revestimientos depósito en Inconel-X soldado | 94 Conducto de alimentación oxígeno líquido |
| 26 Ventanillas elípticas de sílice | | 95 Registros acceso |
| 27 Consola estribor | | 96 Turbobomba tanque carburante HTP, 242 litros |
| 28 Arnéses | | |
| 29 Consola babor | | |
| 30 Miembro telescópico protector asiento eyectable | | |
| 31 Aletas estabilización, plegadas | | |
| 32 Apoyacabeza | | |
| 33 Posición abierta de la cubierta | | |
| 34 Asiento eyectable por cohetes | | |
| 35 Plataforma inercial instrumentación | | |
| 36 Sistema refrigeración nitrógeno líquido | | |
| 37 Antena ventral | | |
| 38 Aislamiento cubierta cabina | | |
| 39 Articulación cubierta | | |
| 40 Enganche delantero al soporte lanzamiento del NB-52 | | |
| 41 Puertas enganche | | |
| 42 Plataforma cámaras | | |
| 43 Dos cámaras oblicuas | | |
| 44 Dos cámaras verticales | | |



forzó a su cancelación y privó al constructor, a las agencias oficiales y a los pilotos de la satisfacción de alcanzar el vuelo número 200 de este modelo. Así terminó el programa del X-15 y el 56-6670 fue entregado al Museo Nacional del Aire y el Espacio de la Institución Smithsonian.

En total, el primer X-15 había llevado a cabo un vuelo planeado, 20 con el motor cohete XLR11 y 60 con el XLR99; el segundo avión había volado nueve veces con el XLR11, 22 con el XLR99 y otros 22 en la configuración X-15A-2; y el tercer aparato realizó 65 pruebas en vuelo con el XLR99. Catorce de estos vuelos fueron protagonizados por el piloto de pruebas de North American, A. Scott Crossfield, cinco por el capitán de fragata Forrest S. Peterson de la US Navy, 89 por cinco pilotos de la US Air Force (los mayores Michael J. Adams y Robert A. Rushworth, y los capitanes Joseph H. Engle, William J. Knight y Robert M. White) y 91 por cinco pilotos de la NASA (Neil A. Armstrong, William H. Dana, John B. McKay, Milton O. Thompson y Joseph A. Walker). El mayor Rushworth de la USAF efectuó 29 vuelos y se convirtió en el más experimentado piloto del X-15.

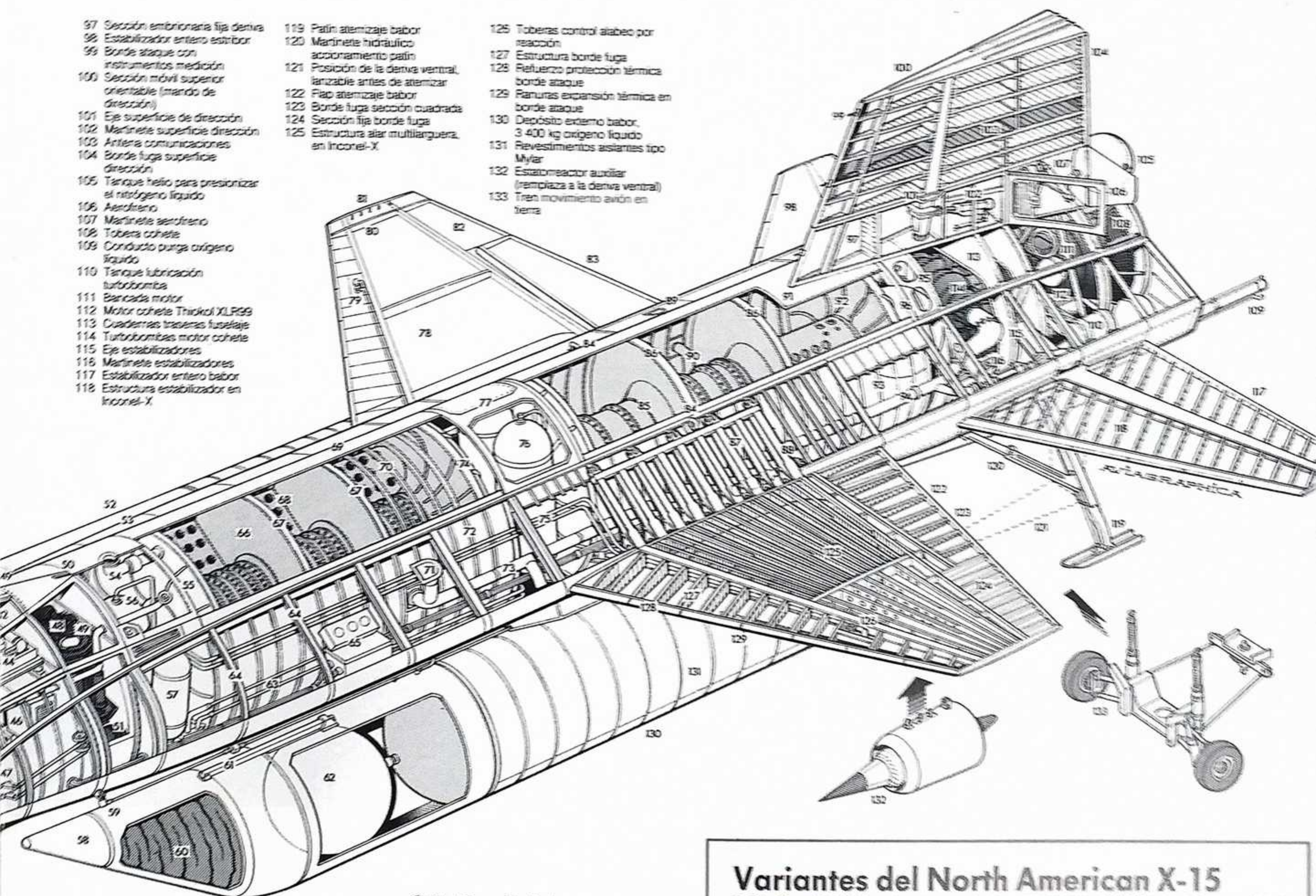


El X-15A-2 a punto de ser lanzado desde el NB-52B para su último vuelo, el 3 de octubre de 1967. Se aprecia el revestimiento ablativo del avión y los dos grandes depósitos lanzables de propelente. Antes de efectuar un aterrizaje de emergencia al concluir este vuelo, el X-15A-2 se había convertido en el avión más veloz del mundo.

- 97 Sección embrionaria fija deriva
- 98 Estabilizador entero estabilizador
- 99 Borde ataque con instrumentos medición
- 100 Sección móvil superior orientable (mando de dirección)
- 101 Eje superficie de dirección
- 102 Maripeta superficie dirección
- 103 Antena comunicaciones
- 104 Borde fuga superficie dirección
- 105 Tanque helio para presurizar el nitrógeno líquido
- 106 Aerofreno
- 107 Maripeta aerofreno
- 108 Tobera cohete
- 109 Conducto purga oxígeno líquido
- 110 Tanque lubricación turbobomba
- 111 Bancada motor
- 112 Motor cohete Throckol XLR99
- 113 Cuadernas traseras fuselaje
- 114 Turbobombas motor cohete
- 115 Eje estabilizadores
- 116 Maripeta estabilizadores
- 117 Estabilizador entero babor
- 118 Estructura estabilizador en Inconel-X

- 119 Patín aterrizaje babor
- 120 Maripeta hidráulico accionamiento patín
- 121 Posición de la deriva ventral, lanzable antes de aterrizar
- 122 Flap aterrizaje babor
- 123 Borde fuga sección cuadrada
- 124 Sección fija borde fuga
- 125 Estructura alar multilargueta, en Inconel-X

- 126 Toberas control alabeo por reacción
- 127 Estructura borde fuga
- 128 Refuerzo protección térmica borde ataque
- 129 Planchas expansión térmica en borde ataque
- 130 Depósito externo babor, 3 400 kg oxígeno líquido
- 131 Revestimientos aislantes tipo Mylar
- 132 Estatorreactor auxiliar (reemplaza a la deriva ventral)
- 133 Tren movimiento avión en tierra



© Pilot Press Limited

Variantes del North American X-15

X-15 (configuración inicial): para los primeros vuelos de prueba, los dos primeros X-15 (56-6670 y 56-6671) estuvieron propulsados por dos motores cohete XLR11 de cuatro cámaras, con un empuje unitario de 3 630 kg. **X-15 (configuración final):** idéntico al de primera configuración pero con los motores XLR99 reemplazados por un único motor XLR99 de 25 655 kg de empuje. Los dos primeros X-15 fueron más tarde equipados con este motor, mientras que el tercer aparato (56-6672) estuvo dotado con él desde el principio; en la mayoría de los vuelos de este último avión la aleta ventral fue desmontada para mejorar la estabilidad lateral durante los reingresos a elevados ángulos de ataque. **X-15A-2:** designación dada al segundo X-15 una vez modificado en 1963 para investigar sobre velocidades más elevadas; bajo el fuselaje se fijaron dos depósitos auxiliares de propelente y el diseño del parabrisas fue mejorado para combatir las elevadas temperaturas causadas por la fricción inducida por las vibraciones

aerodinámicas. El X-15A-2 podía recibir un revestimiento ablativo M-105. **X-15 (con aleta en deriva):** propuesta de modificación del tercer X-15, que debía ser reemplazada su ala trasversal recta por una amplia ala delta e instalarse un estabilizador de momento supersónico en la deriva. Este proyecto fue abandonado al perderse este avión X-15 (de lanzamiento de sustitución; durante algún tiempo se consideró el uso del X-15 para lanzar un cohete Scout, pero la posibilidad fue rechazada al compararse que resultado más fácil que los sistemas tradicionales de lanzamiento. **X-15 de lanzamiento insólito:** North American propuso un X-15B como alternativa para el programa espacial tripulado Proyecto Mercury; el X-15B podría emplear un acelerador Novak para el lanzamiento, la compañía propuso más tarde el uso del X-15 como vehículo espacial lanzado al espacio por cuatro cohetes Martin Titus, ambas propuestas fueron rechazadas.



North American X-15

Especificaciones técnicas

North American X-15

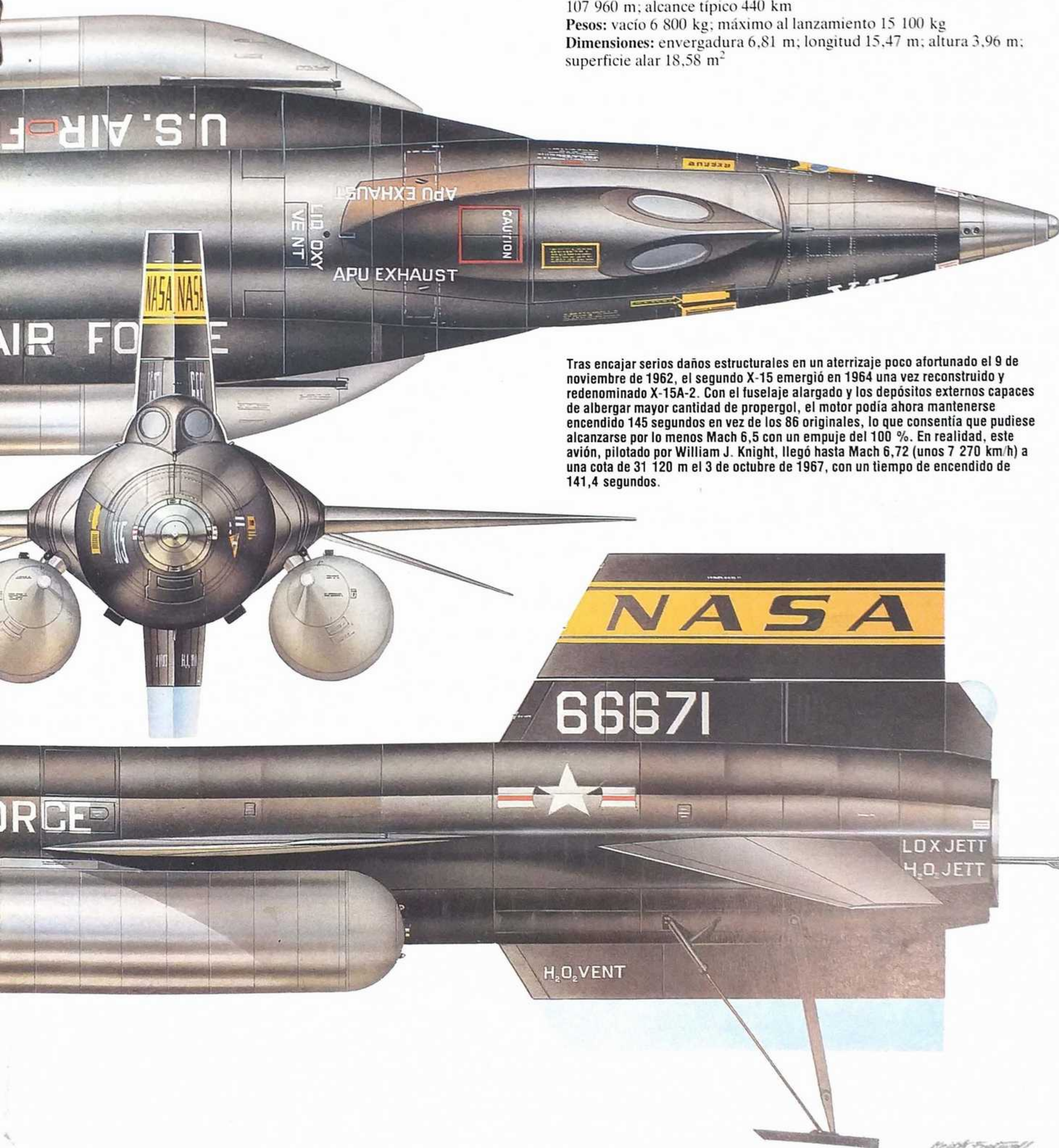
Tipo: monopla de investigación

Planta motriz: un motor cohete regulable de propergol líquido Thiokol (Reaction Motors) XLR99-RM-2, con un empuje estabilizado de 25 850 kg a 13 700 m

Prestaciones: velocidad máxima 6 600 km/h ; techo máximo 107 960 m; alcance típico 440 km

Pesos: vacío 6 800 kg; máximo al lanzamiento 15 100 kg

Dimensiones: envergadura 6,81 m; longitud 15,47 m; altura 3,96 m; superficie alar 18,58 m²



Tras encajar serios daños estructurales en un aterrizaje poco afortunado el 9 de noviembre de 1962, el segundo X-15 emergió en 1964 una vez reconstruido y redenominado X-15A-2. Con el fuselaje alargado y los depósitos externos capaces de albergar mayor cantidad de propergol, el motor podía ahora mantenerse encendido 145 segundos en vez de los 86 originales, lo que consentía que pudiese alcanzarse por lo menos Mach 6,5 con un empuje del 100 %. En realidad, este avión, pilotado por William J. Knight, llegó hasta Mach 6,72 (unos 7 270 km/h) a una cota de 31 120 m el 3 de octubre de 1967, con un tiempo de encendido de 141,4 segundos.

Escuadrones de la RAF

38.º Squadron (continuación)

En 1940 el 38.º Squadron comenzó a efectuar acciones nocturnas, que se convirtieron en su tarea habitual a partir de 1940. Los objetivos más comunes eran los puertos del Canal y la zona del Ruhr, pero ocasionalmente el escuadrón también fue más lejos, llegando hasta Berlín a finales de ese año. Sin embargo, en noviembre, tanto el 38.º como el 37.º fueron retirados de las operaciones y destinados a Oriente Medio para formar allí un ala de bombardeo nocturno. Inició las operaciones poco después de instalarse en la base de Fayid y participó también en los ataques regulares contra puertos italianos a lo largo de la costa del norte de África, con la misión de impedir el traslado de suministros a las fuerzas italianas del desierto occidental. Estas fueron las tareas desempeñadas habitualmente por el 38.º Squadron, pero su campo de acción se amplió, especialmente cuando Alemania invadió Grecia, las islas griegas y Yugoslavia. El escuadrón desempeñó su cometido en relación a la nueva situación, pero a finales de 1941 se efectuaron experimentos sobre la posibilidad de utilizar los Wellington como torpederos, equipados con un par de ingenios. En enero de 1942, una patrulla del escuadrón se entrenó a fondo para los cometidos de ataque antibuque (sus Wellington recibieron pronto el apodo de «Fishington»). Al mes siguiente todo el escuadrón fue integrado en 201.º Group de Cooperación Naval y comenzó un período de operaciones exclusivamente contra los buques enemigos, volando entre Italia, el norte de África y las islas griegas. En mayo de 1942 se produjo el primer ataque de torpedeo contra un convoy, con el resultado de dos buques tocados y uno encallado. En esa época el escuadrón tenía destacamentos en Malta, a lo largo del desierto occidental y en Palestina. En verano de 1943 el 38.º Squadron recibió los Wellington Mk VIII con el radar ASV (este modelo fue conocido como «Goofington»), y el escuadrón recibió entonces la misión de organizar sus propios equipos *hunter/killer*.

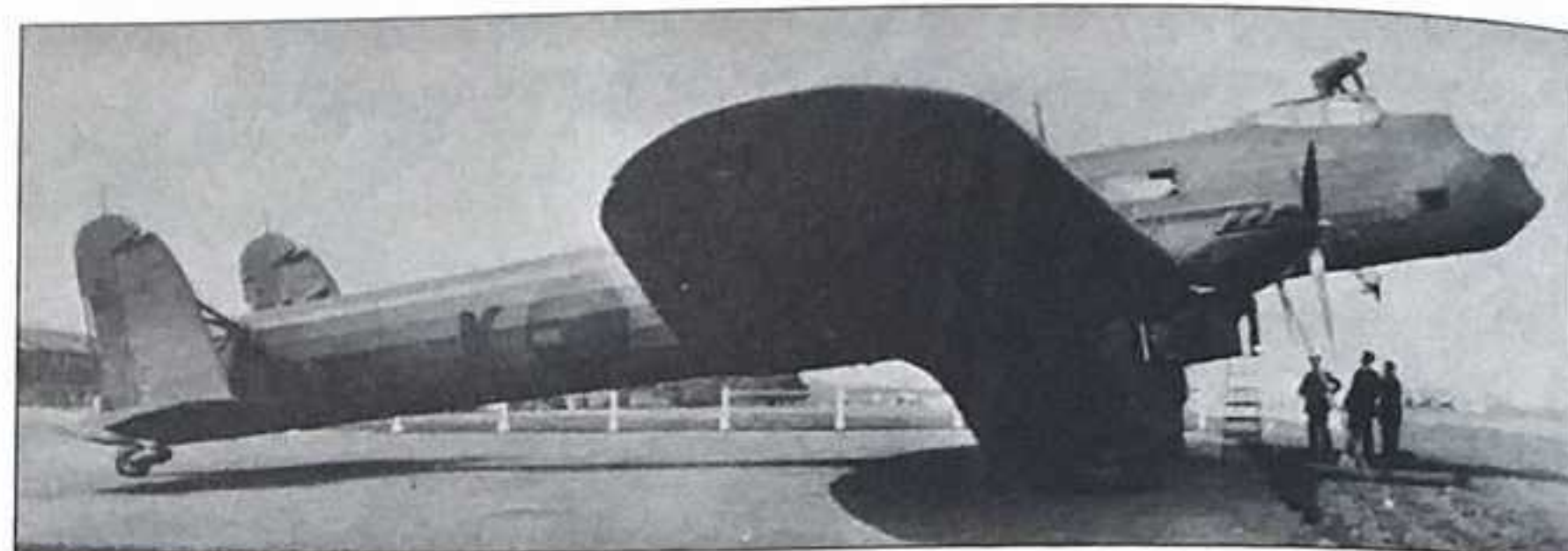
Durante un año fueron pasando por el escuadrón las sucesivas versiones del Wellington, consiguiéndose así



El 38.º Squadron utilizó los F.E.2b desde setiembre de 1916 hasta que fue disuelto en Hawkinge en julio de 1919. Los F.E.2b fueron empleados en bombardeos nocturnos y estuvieron a punto de ser sustituidos por Handley page O/400, pero el escuadrón nunca llegó a recibirlos (foto Bruce Robertson).

que estuviera mejor equipado para hacer frente a submarinos. Esos cambios se produjeron a tiempo, ya que las fuerzas del Eje habían abandonado el norte de África y Sicilia, y el submarino se había convertido en la principal amenaza en el Mediterráneo. Esto comportó que el 38.º abandonara su misión de torpedeo y sirviera como una unidad más de reconocimiento marítimo. A finales de 1944 se trasladó a Grecia y posteriormente a la región central de Italia. La mayoría de sus acciones tuvieron como escenario el Adriático, aunque también intervino en la escolta marítima durante los desembarcos en el sur de Francia.

Por otra parte, la unidad también se concentró en las acciones antibuque a lo largo de las costas del norte de Italia durante el resto de la guerra, interrumpidas por ocasionales envíos de



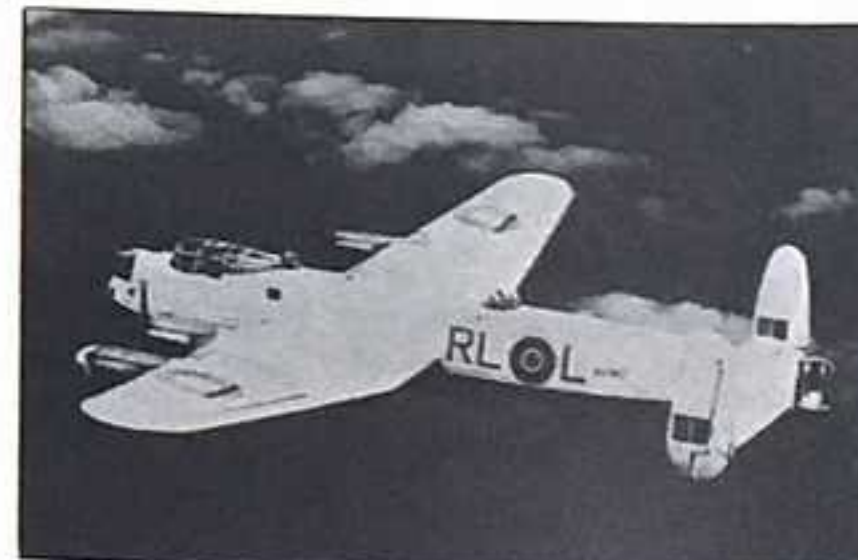
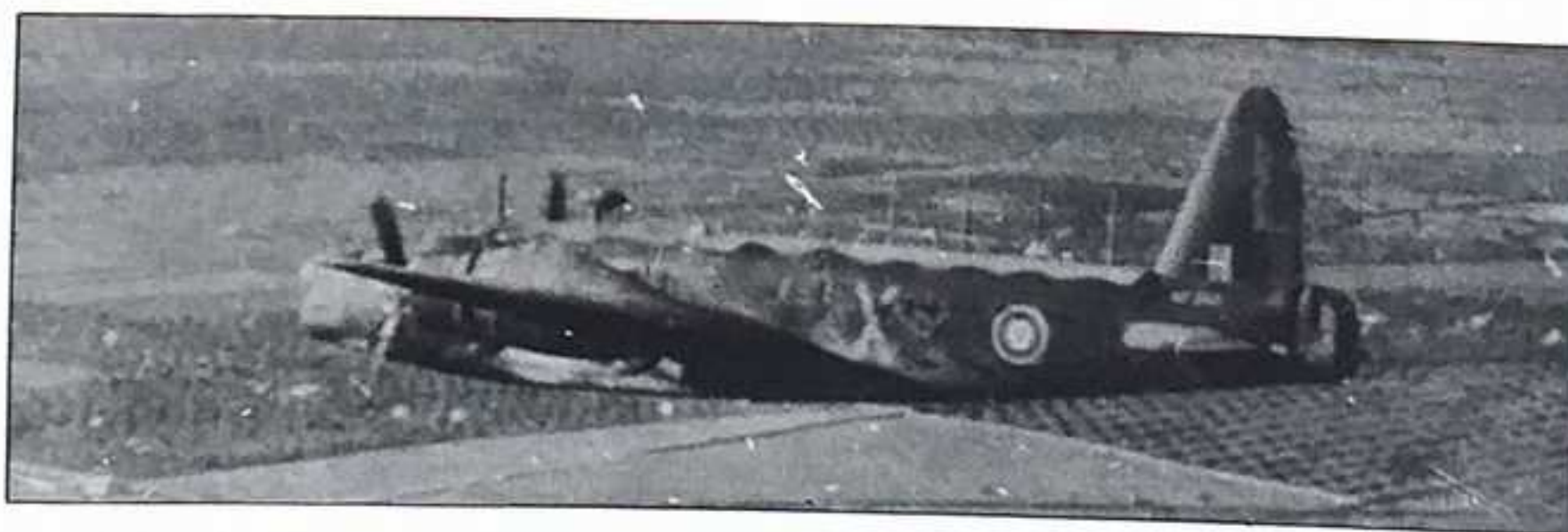
El 38.º Squadron fue la única unidad británica receptora del Fairey Hendon, el primer monoplano de ala baja cantilever y totalmente metálico puesto en servicio por la RAF. En 1936 el Hendon sustituyó al difundido Handley Page Hayford. El Hendon fue utilizado como bombardero nocturno (foto Bruce Robertson).

suministros a Yugoslavia. Justo antes de que finalizara la guerra, los submarinos de bolsillo alemanes entraron en acción en dicha zona y el 38.º les hizo frente con cierto éxito. Finalizada la guerra volvió su atención a las tareas de salvamento marítimo y efectuó patrullas a lo largo de las costas de su zona en busca de minas.

El 38.º se convirtió totalmente a la tarea de salvamento en julio de 1945, trasladándose para ello a Malta y en-

viando destacamentos a Grecia y el norte de África. Pronto se reequipó con los Vickers Warwick, que sólo duraron un año hasta que fueron sustituidos por Avro Lancaster, con los que regresó al cometido de reconocimiento marítimo con el salvamento como tarea secundaria. El escuadrón tenía su base en Malta, pero durante los años siguientes también dispuso de destacamentos en Gibraltar y Egipto. En 1954 los Lancaster dieron paso a los Avro Shackleton, con los que siguió desempeñando el mismo cometido en Malta hasta 1967. Durante esa época envió destacamentos allí donde fue necesario y tomó parte en las patrullas desde Beira durante el período de la UDI de Rodesia; fue también enviado eventualmente al golfo Pérsico. El 31 de marzo de 1967 llegó la disolución definitiva para el 38.º Squadron, en Hal Far.

El 38.º Squadron se convirtió a los Avro Lancaster en Luqa (Malta) durante el mes de julio de 1946 y se trasladó poco después a Palestina. El escuadrón continuó desempeñando sus cometidos de reconocimiento marítimo y de control del incremento de la inmigración ilegal a Palestina (foto Bruce Robertson).



39.º Squadron

Cuando en 1916 se estructuraron los caóticos intentos de defensa aérea de Gran Bretaña, se creó el 39.º Squadron (con el cuartel general en Hounslow) uniendo varias patrullas independientes para formar una organización de tipo escuadrón. Esto tuvo lugar el 15 de abril de 1916, pero puesto que los destacamentos principales se encontraban en Essex, se tomó la decisión de trasladar allí su cuartel general y en el mes de agosto el escuadrón, instalado ya en Woodford y con patrullas en Sutton's Farm, Hainault Farm y North Weald Bassett, comenzó a desempeñar su cometido. Sus tres patrullas estaban equipadas con RAF B.E.2c y RAF B.E.12.

En el plazo de un mes, el escuadrón

consiguió su primera victoria sobre un dirigible enemigo en Gran Bretaña. El teniente W. Leefe-Robinson despegó en su B.E.2c la noche del 2 de setiembre de 1916 y derribó el *SL11* en Cuffley, un logro que le valió la Cruz Victoria. No se produjo una nueva ofensiva aérea hasta tres semanas después, pero cuando ésta tuvo lugar, el 39.º consiguió mejorar su plusmarca: el teniente F. Sowrey derribó el Zeppelin *L32* en Billericay y el alférez Ade Brandon atacó al *L33* y le obligó a aterrizar cerca de Peldon sin ningún daño. Esta aeronave proporcionó a los expertos de la industria británica la experiencia necesaria para construir el *R33*. En la siguiente acción, una semana después, el 39.º re-

gistró un nuevo éxito, cuando el teniente W. J. Tempest derribó al *L31* en Potters Bar el día 1 de octubre.

No sorprende el hecho de que el espacio aéreo permaneciese en calma mientras el 39.º fuera el máximo exponente de la Defensa Metropolitana. En 1917 recibió aviones B.E.12a y poco después abandonó la totalidad de su flota para sustituirla por los Bristol F.2B Fighter. Al 39.º no se le presentó una nueva oportunidad hasta el 19 de octubre, en que un piloto del escuadrón atacó al *L45* y le obligó a efectuar un aterrizaje forzoso en Francia. Por entonces, tanto las incursiones de aviones como de dirigibles eran escasas, pero cuando los Gotha volvieron a efectuar ataques noctur-



39.º Squadron (sigue)

En 1918 el escuadrón registró una nueva victoria, un Gotha derribado cerca de East Ham el 19 de mayo. En otoño fueron invadidas las bases alemanas, de forma que el 39.º Squadron fue enviado a Francia para aumentar el número de unidades de la RAF participantes en el victorioso avance final sobre Alemania. El armisticio obligó al cese de las operaciones antes de que el 39.º pudiese incluso llegar a su destino, y cinco días después fue disuelto en Bavichove, el 16 de noviembre de 1918.

El 1 de julio de 1919 el cuadro de mando del 37.º Squadron de Biggin Hill fue redesignado 39.º Squadron y permaneció allí como unidad nominal pero sin nada que hacer, hasta que en 1921 fue trasladado a Spitalgate y se constituyó en un escuadrón al completo. Su cometido fue entonces el de bombardeo diurno y comenzó a recibir los de Havilland D.H.9A. Durante los años veinte fue parte de la escasa fuerza de bombardeo con base en el país, que era lo máximo que la RAF podía conseguir del Tesoro. Debido a la gradual expansión experimentada por la Royal Air Force hacia finales de la década, el 39.º fue destinado a ultramar y destacado a la India el 29 de diciembre de 1928.

Partió sin aviones, pero a su llegada encontró una dotación de Westland Wapiti a su entera disposición. Sirvió durante tres años en la frontera noroccidental, encargándose de las tareas de vigilancia iniciadas por la RAF tras el final de la I Guerra Mundial. Este era un cometido agotador, que suponía patrullas entre las montañas, desde donde los francotiradores rebeldes podían disparar a placer contra los aviones. Los Wapiti fueron sustituidos por Hawker Hart a finales de 1931; este modelo se mantuvo en servicio con la unidad durante los años treinta, mientras que en el resto de la RAF había sido ya dado de baja. Los escuadrones destacados en la frontera noroccidental no consiguieron permanecer nunca inactivos, pues también podían ser destinados a Singapur como refuerzos en caso de necesidad; así pues, en 1938 el escuadrón inició su traslado por vía aérea a esa colonia, a la que llegó el 16 de enero y de la que no regresaría hasta finales de febrero.

No fue hasta mediados de 1939 que el 39.º Squadron abandonó sus Hart por un aparato más moderno como era el Bristol Blenheim, que se llevó inmediatamente a Singapur en agosto como precaución contra la intervención japonesa cuando la guerra estalló de nuevo; de hecho, el escuadrón permaneció allí hasta la primavera de 1940, en que regresó a la India para ser posteriormente destinado a Egipto como refuerzo en la lucha desatada por entonces en el desierto occidental. De Egipto fue enviado a Adén, donde entró en acción llevando a cabo incursiones de bombardeo contra las fuerzas italianas de Eritrea y Abisinia. A finales de 1940, el 39.º regresó de nuevo a Egipto, donde se reequipó con Blenheim Mk IV y posteriormente con Martin Maryland. Esos últimos eran bombarderos de reconocimiento encargados originalmente por los franceses, pero que fueron adoptados por la RAF, principalmente para las patrullas de reconocimiento lejano (y ocasionales bombardeos) tras las líneas enemigas. Muchas de estas salidas fueron en la práctica de reconocimiento marítimo, y en el transcurso de 1941 el escuadrón se fue convirtiendo gradualmente en una unidad marítima. Esta tendencia se vio acelerada durante el mes de agosto, en que



El 39.º Squadron fue uno de los dos únicos escuadrones que utilizaron el Armstrong Whitworth Meteor NF Mk 13, una variante semitropicalizada de caza nocturna. En un principio este modelo fue utilizado en la defensa de la Zona del Canal.

llegaron los primeros Bristol Beaufort, y en setiembre acabó por convertirse en una unidad de ataque costero y traspasó sus Maryland a la South African Air Force. No hubo necesidad de una conversión operativa, ya que cuando el 39.º heredó los Beaufort también recibió las tripulaciones del 86.º Squadron. Así pues, la nueva unidad comenzó inmediatamente sus ataques contra los buques alemanes que encontraba en su área de operaciones, concretamente Creta y las islas griegas.

Aunque el Beaufort fuera primordialmente un torpedero, no fue hasta principios de 1942 que el escuadrón efectuó la conversión a este cometido. El primer objetivo de sus torpedos fue un gran transatlántico italiano, que resultó tocado, y posteriormente, el 9 de marzo, atacó un convoy en ruta hacia Trípoli, donde la unidad hundió su primer barco, un destructor. Esto marcó el inicio de un período de gran actividad, en el que aumentó el número de sus salidas, envió un destacamento a Malta para cubrir la zona de Sicilia y el norte de África, y en el que se incrementaron también las pérdidas del escuadrón. Durante el transcurso del verano se trasladó a Malta después de que sus tripulaciones y personal de tierra llegase a dicha isla. El 20 de agosto, la RAF culminó algo inevitable, pues mediante un simple trámite redesignó a los efectivos de la unidad que quedaban en Egipto como 47.º Squadron, mientras que el 39.º acabó de agruparse en Malta incorporando las tripulaciones y los aparatos destacados allí por los Squadrons n.ºs 86 y 217, basados originalmente en Gran Bretaña. El 39.º llevó a cabo a partir de entonces intensas patrullas diurnas y nocturnas hasta que en octubre regresó a la Zona del Canal, en Egipto. Durante un breve descanso, en que un destacamento efectuó acciones antibuque a lo largo de la costa de Trípoli, el escuadrón regresó a Malta a finales de año y comenzó un duro período de operaciones en el que atacó por el este los puertos de Trípoli que servían de apoyo a las fuerzas del Eje que contenían el avance de Montgomery al oeste de El Alamein, y por el oeste los puertos al largo de la costa



El 39.º Squadron recibió el Martin Marauder en febrero de 1945 en sustitución de los Beaufighter. Fue utilizado hasta su disolución en setiembre de 1946, en que empleaba también algunos Mosquito. El aparato de la fotografía lleva la famosa bomba alada, insignia del escuadrón, en el morro (foto John D. R. Rawlings).

tunecina en apoyo del avance de los Aliados hacia el este de los puntos de desembarco argelinos.

El escuadrón continuó sus operaciones en esta intensa campaña durante 1943, pero poco a poco participó cada vez más en las acciones antisubmarinas. También comenzó a utilizar aviones de guía de formaciones Vickers Wellington en salidas nocturnas, disponiendo éstos de sus poderosos ASV para localizar objetivos para el posterior ataque de los Beaufort. Sin embargo, por entonces los Beaufort ya habían quedado obsoletos y en junio el escuadrón abandonó su asociación con Egipto y trasladó su base a Protville, en Túnez. Allí se reequipó con Bristol Beaufighter y formó parte de un ala de ataque antibuque Beaufighter, aunque su área de operaciones continuó siendo el Mediterráneo central. El 39.º se trasladó en noviembre a Sicilia, donde llevó a cabo principalmente patrullas de convoyes mientras aprendía a utilizar los proyectiles cohete no guiados que eran adaptados por entonces a los Beaufighter. Con esta nueva arma se trasladó a Cerdeña en febrero de 1944, utilizando esos proyectiles contra los buques que operaban al sur de Francia, pero a medida que fueron escaseando los objetivos en esta zona envió destacamentos a Italia y llegó incluso al norte de Grecia. En julio de

1944, cuando había dejado de existir actividad alrededor de Cerdeña, se trasladó a Italia y se concentró en el Adriático y en los barcos que allí se encontraban, atacando también con cohetes objetivos terrestres. En octubre, cuando estalló la Guerra Civil griega, el 39.º pasó a concentrar su atención en las operaciones en aquella zona, enviando un destacamento en diciembre para luchar contra las guerrillas comunistas del ELAS.

El destacamento permaneció en Grecia hasta el 18 de enero de 1945, en que el núcleo principal del escuadrón dejó de ser una unidad de ataque costero y efectuó la conversión a escuadrón de bombardeo medio equipado con Martin Marauder. Pasó a ser operativo de nuevo el 7 de febrero de 1945 y su área de operaciones pasó a ser principalmente Yugoslavia, dado que la guerra en Italia estaba ya tocando a su fin. Continuó con sus operaciones de bombardeo diurno hasta

El 39.º Squadron pasó a ser una unidad equipada con los Canberra de reconocimiento fotográfico cuando el 69.º Squadron fue redesignado el 1 de julio de 1958. El escuadrón estuvo equipado inicialmente con Canberra PR Mk 3, convirtiéndose más tarde al PR Mk 7 y finalmente al PR Mk 9, uno de los cuales aparece en la fotografía. El 39.º permaneció en Oriente Medio hasta 1970.



39.º Squadron (sigue)

el final de la guerra. En septiembre envió un destacamento a Sudán y el mes siguiente inició un lento reequipamiento con el de Havilland Mosquito FB.Mk 6, que utilizó junto a los Marauder hasta su disolución en Jarut el 8 de septiembre de 1946.

El 1 de abril de 1948 el 39.º Squadron se reformó en el aeropuerto de Eastleigh Nairobi, con cazas monoplazas Hawker Tempest. El 28 de febrero de 1949, el 39.º se disolvió y al día siguiente fue reformado en Fayid, en la Zona del Canal. Entonces era un escuadrón de caza nocturna, de hecho el único de Oriente Medio. Para este cometido utilizó el Mosquito NF.Mk 36, y su principal misión fue proveer al canal de Suez de la necesaria defensa de caza nocturna. Tras cuatro años los Mosquito fueron sustituidos por los cazas nocturnos a reacción Gloster Meteor NF.Mk 13, que compartió con una segunda unidad de caza nocturna, el 219.º Squadron. El 39.º permaneció en Egipto hasta 1955, en que por acuerdo del gobierno egipcio la RAF inició la retirada de la Zona del Canal.

En enero, el 39.º Squadron se trasladó a Malta, donde se convirtió en la fuerza local de caza nocturna. En agosto de 1956 envió un destacamento a Chipre para cubrir la crisis de Suez y sus aparatos efectuaron regularmente patrullas defensivas sobre la isla cada noche en previsión de que los aparatos enemigos intentaran un ataque contra las fuerzas británicas que operaban en la zona. A continuación se descubrió que había aparatos que lanzaban suministros durante la noche a los guerrilleros del EOKA de Chipre, por lo que el escuadrón efectuó patrullas de interceptación para obstaculizarlos. En 1957 regresó a Malta; sin embargo, durante el mes de mayo siguiente volvió una vez más a Chipre para cubrir a las fuerzas de transporte que evacuaba los civiles británicos del Líbano, antes de ser disuelto en Luqa, Malta, el 30 de junio de 1958.

Justo al día siguiente la unidad inició una nueva vida en Malta cuando el 69.º Squadron fue redesignado como 39.º. Efectuó entonces operaciones que no había realizado desde los días

del Maryland, en 1941, y fue equipado para ello con English Electric Canberra PR.Mk 3 para cometidos de reconocimiento fotográfico. A pesar de que su misión durante la guerra fue diferente, la mayoría del tiempo se dedicó a efectuar patrullas de reconocimiento con fines cartográficos. Esto suponía alejarse considerablemente del destacamento, ya que la mayoría de los reconocimientos requeridos llevaban al África Oriental o a Adén. A pesar de que este cometido tuvo al escuadrón muy ocupado, la unidad cada vez se vio más envuelta en la vigilancia de la creciente presencia soviética tanto dentro como fuera de las rutas marítimas del Mediterráneo. Estas tareas continuaron hasta octubre de 1962, en que el escuadrón se reequipó con los Canberra más avanzados del momento, los PR.Mk 9. Con motores más poderosos y de ayudas a la navegación modernas, el 39.º se trasladó para efectuar sus tareas de reconocimiento desde África al Extremo Oriente. Sin embargo, el escuadrón también formaba parte de la OTAN,

lo que supuso su conversión a las misiones de reconocimiento a baja cota y su participación en los numerosos ejercicios de la Alianza en su flanco sur, en Italia y Turquía.

Coincidiendo con la reducción de las fuerzas británicas en el Mediterráneo, el 39.º cedió su cometido al 13.º Squadron y se trasladó a Wyton, en el Reino Unido. De vuelta en casa, tras 41 años, voló en el flanco norte de la OTAN y participó regularmente en los ejercicios en Noruega. Continuando con sus tareas de reconocimiento volvió a enviar destacamentos, por ejemplo a las islas Fiji en 1973 y a Jamaica en 1975. Con la disolución del componente de ala fija del Arma Aérea de la Flota el escuadrón pasó a desempeñar las tareas de reconocimiento marítimo. Sin embargo, todo ello concluyó el 28 de mayo de 1982, en que la unidad fue disuelta. Se mantuvo sin embargo una parte del escuadrón, que pasó a ser la 1.ª Unidad de Reconocimiento Fotográfico con cometidos de vigilancia general.

40.º Squadron



El 40.º Squadron del RFC se constituyó en Gosport el 26 de febrero de 1916 y recibió inicialmente cazas propulsores RAF F.E.8. Una vez estuvo totalmente equipado y preparado para las operaciones, se trasladó a Francia el 1 de agosto e inició patrullas ofensivas, así como acciones de cazabombardero y ataques contra los globos cometa enemigos. En un principio, el F.E.8 resultó ser muy superior a los aviones alemanes, pero con la llegada de los cazas Albatros el F.E.8 empezó a resultar deficiente y las pérdidas del escuadrón aumentaron. En marzo de 1917 el escuadrón se vio en serios problemas y en un mes fue reequipado con cazas Nieuport 17. Con este modelo la suerte del escuadrón también cambió y se convirtió en una de las unidades de caza más importantes de la I Guerra Mundial, formada por pilotos muy expertos, muchos de los cuales llegaron a ser más tarde o más temprano muy famosos. De hecho, la insignia del escuadrón, así como el lema, tienen su origen en un comentario hecho por el mayor «Mick» Mannock, poseedor de la Cruz Victoria, que inició su carrera de gran piloto en el 40.º Squadron, tal como hizo también el mayor canadiense «Billy» Bishop, poseedor asimismo de la Cruz Victoria. En octubre de 1917 sus Nieuport fueron sustituidos por los RAF S.E.5a, con los que siguió acrecentando su buena re-

putación. En la ofensiva alemana de marzo de 1918, el 40.º llevó a cabo casi exclusivamente patrullas de contacto y ataques al suelo. Posteriormente pasó a librar combates a alta cota y a la ejecución de patrullas ofensivas, por lo que se vio envuelto en las intensas ofensivas aéreas que fueron una constante durante 1918.

Poco a poco el escuadrón fue cada vez más utilizado en salidas de escolta a bombardeos a partir de que la creciente Fuerza Aérea Independiente de la RAF lanzase su gran ofensiva contra el enemigo, y durante los últimos meses de hostilidades el 40.º volvió a librar una intensa campaña de ataque al suelo. Tras el armisticio su palmarés registraba el derribo de 130 aparatos enemigos y daños en otros 144, además de 30 globos abatidos y 10 dañados. Tras unos pocos meses de tranquilidad en el continente, regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Tangmere el 4 de julio de 1919.

No fue hasta 12 años después que la RAF dispuso de otro 40.º Squadron, reformado en Upper Heyford el 1 de abril de 1931 como unidad de bombardeo; la mayoría de sus servicios fueron desde entonces en esta línea. El 40.º fue el primero en volar con el bombardero diurno Fairey Gordon y participó en el proceso de conversión de este aparato a su estado operativo durante 1931. En octubre de 1932 se trasladó a Abingdon y tomó parte en las tareas rutinarias del ala en tiempos de paz, pero pronto se dio cuenta de que sus Gordon tenían unas prestaciones inferiores a los Hawker Hart, compañeros de dotación, de forma que a finales de 1935 se reequipó con Hart y posteriormente, en marzo de 1936, con un modelo más evolucionado, el Hawker Hind.

En la segunda mitad de los años treinta, la totalidad de la RAF experimentó un gran proceso de expansión y modernización, y el 40.º no fue una excepción. Comenzó su conversión a monoplanos de tren de aterrizaje retráctil y hélices de paso variable en el verano de 1938, en que los Fairey Battles sustituyeron a los Hind en Abingdon. Con el inicio de la guerra, en septiembre de 1939, el 40.º se trasladó a Francia con los Battle como parte de la Fuerza de Interdicción Aérea



El as canadiense poseedor de la Cruz Victoria, el mayor Billy Bishop, inició su carrera en el 40.º Squadron. Otro famoso piloto aliado, el mayor Mick Mannock, poseedor también de la Cruz Victoria, sirvió asimismo en este escuadrón, en cuyo emblema se recuerda su famosa exclamación *Sweep the Huns from the sky* (barred a los hunos del cielo).

Avanzada y durante algún tiempo efectuó patrullas a lo largo de las fronteras, pero en diciembre fue reclamado desde Gran Bretaña para ser reequipado, por lo que consiguió escapar a la masacre que supuso el empleo de los demás escuadrones equipados con el Battle en Francia.

Fue destinado a Wyton y se equipó con Bristol Blenheim Mk IV, y cuando la lucha comenzó en Francia en mayo de 1940 llevó a cabo ataques contra las tropas y columnas motorizadas enemigas, viéndose obstaculizado (como todas las unidades aéreas) por la ola de refugiados que inundaban las carreteras. El 40.º sufrió muchas pérdidas durante el período en que participó en bombardeos diurnos, puesto que el Blenheim no era enemigo para los cazas Messerschmitt Bf 109. Para alivio del escuadrón, en noviembre de 1940 fue transferido a cometidos de bombardeo nocturno y se reequipó con Vickers Wellington. Tras efectuar la conversión a este aparato y dotarse con los tripulantes adicionales que necesitaban los Wellington, regresó a las operaciones y empezó a realizar salidas nocturnas contra los objetivos industriales del Ruhr principalmente. El escuadrón fue enviado ocasionalmente sobre Francia, Bélgica y los Países Bajos. Durante la mayor parte de 1941 la unidad estuvo totalmente entregada a este cometido. Sin embargo, en octubre de 1941 envió un destacamento a Malta para



El 40.º Squadron se reformó en Upper Heyford el 1 de abril de 1931 con el Fairey Gordon, que en 1935 fue sustituido por el Hawker Hart. El Hart demostró ser rápido y maniobrable y fue utilizado por muchos escuadrones de bombardeo con base en Gran Bretaña. También fue utilizado por escuadrones de la Auxiliary Air Force (foto Bruce Robertson).

atacar objetivos en el norte de África, ataques que fueron cada vez más numerosos, mientras que lo que quedaba del 40.º Squadron en Gran Bretaña se reducía cada vez más. A principios de 1942 su posición se complicó aún más cuando algunos miembros del personal de base del escuadrón fueron trasladados a la India para efectuar la conversión del 215.º Squadron a los Wellington. A principios de 1942 fue el momento de regularizar su situación, de modo que lo que restaba del 40.º en Alconbury fue reformado y redesignado 156.º Squadron. El destacamento de Malta sufrió un ataque como resultado de la ofensiva aérea del Eje sobre Malta, por lo que los miembros restantes se trasladaron a Abu Sueir (en Egipto) en mayo de 1942, donde se constituyó un nuevo 40.º Squadron.

La unidad complementó los esfuerzos de los demás escuadrones de Wellington en Egipto (n.ºs 37, 38 y 148) mediante la ejecución de acciones nocturnas contra los puertos enemigos de la línea costera, con el objetivo de destruir al máximo la red de suministros, y los suministros en sí, enviados a Rommel. Volvió a restaurar un destacamento en Malta para alcanzar las bases sicilianas desde donde eran enviados esos abastecimientos. Hacia finales de año se intensificó la actividad con la ruptura del frente en El Alamein y el victorioso avance final hacia Trípoli. El escuadrón se trasladó en-

tonces a los aeródromos vacantes dejados por alemanes e italianos en Túnez y Cirenaica, desde donde inició una ofensiva de bombardeo sobre Sicilia e Italia, y también sobre Grecia. Durante 1943 se capturó Sicilia y dio comienzo la invasión de Italia, y durante todo este período el 40.º llevó a cabo bombardeos nocturnos en apoyo de la invasión. Cuando se crearon nuevos aeródromos, la unidad pudo trasladarse a Italia a finales de 1943, desde donde pudo operar contra objetivos en los Balcanes y la zona industrial del norte de Italia. Con el 40.º Squadron sirvieron las nuevas versiones de los Wellington y la ofensiva se mantuvo siempre que el tiempo lo permitió. Durante 1944 y hasta marzo de 1945 los Wellington continuaron con éxito sus patrullas desde el aeródromo de Foggia hasta que dejaron de oírse los motores Hercules de los Wellington cuando el escuadrón inició su conversión a los bombarderos Consolidated Liberator. Durante el resto de la guerra la unidad actuó sobre el «vientre blando» del Eje, como Churchill llamaba al sur de Europa.

El 40.º Squadron permaneció en Foggia durante algún tiempo antes del día de la victoria en Europa, pero en octubre de 1945 se trasladó una vez más a Egipto. Los Liberator eran aviones prestados, por lo que hubieron de ser devueltos a EE UU, y en enero de 1946 el escuadrón inició su reequipamiento con la última versión

del Avro Lancaster, la B.Mk 7. Sus aparatos fueron utilizados junto a los del 104.º Squadron para mantener un ala de bombardeo en Egipto lista para casos de posibles hostilidades futuras debidas a los reajustes políticos y territoriales que siguieron a la II Guerra Mundial: Grecia había sofocado su guerra civil e Israel intentaba convertirse de nuevo en un estado judío. Así pues, el escuadrón mantuvo la presencia de sus bombarderos en Oriente Medio hasta que las continuas reducciones de la RAF durante la posguerra provocaron la disolución del Ala de Bombardeo de Oriente Medio en Shallufa el 1 de abril de 1947.

Posteriormente, el 40.º se reformó con el cometido de escuadrón de transporte en su vieja base de preguerra, Abingdon, dotado con Avro York para llevar a cabo la cobertura de las rutas lejanas de la Commonwealth, que el escuadrón recorrió lejos de su base durante muchos días hasta que fue destinado a Singapur y posteriormente a Hong Kong. Esa situación itinerante sufrió un cambio radical cuando los soviéticos bloquearon Berlín. Inmediatamente el Mando de Transporte dio la máxima prioridad al puente aéreo de Berlín y el 40.º Squadron fue destacado en Wunstorf para el transporte de suministros a dicha ciudad. Las rutas de la Commonwealth continuaron abiertas, pero la parte más importante de los cometidos de la unidad siguió siendo los vue-



El 40.º Squadron recibió los Vickers Wellington hacia finales de 1940 para sustituir sus Blenheim, y durante el mes de octubre de 1941 se trasladó a Malta para atacar objetivos en Italia y el norte de África. Utilizó varios modelos de Wellington hasta marzo de 1945, en que recibió los Liberator (foto John D. R. Rawlings).

los de ida y regreso de Berlín. Sin embargo, resultó que en esos momentos habían excesivos escuadrones de transporte y nueve meses después el 40.º fue disuelto en Bassingbourn, el 15 de marzo de 1950.

Con el inicio de la guerra de Corea y las perspectivas de que los soviéticos expandiesen su zona de influencia, el Mando de Bombardeo sufrió un notable crecimiento y, con la llegada de los English Electric Canberra, se formó una fuerza de bombarderos a reac-

ción. En 1954, Wittering se convirtió en una de las bases de los Canberra y albergó un ala de nuevos escuadrones. El 40.º se reconstituyó para formar parte de esa ala el 28 de octubre de 1953 en Coningby, antes de ser trasladado a Wittering el 28 de febrero de 1954. Con la llegada de los bombarderos «V» hacia finales del decenio fue posible reducir la flota de aviones Canberra, y por tanto el 15 de diciembre de 1956 el 40.º Squadron fue disuelto de nuevo en Upwood

41.º Squadron

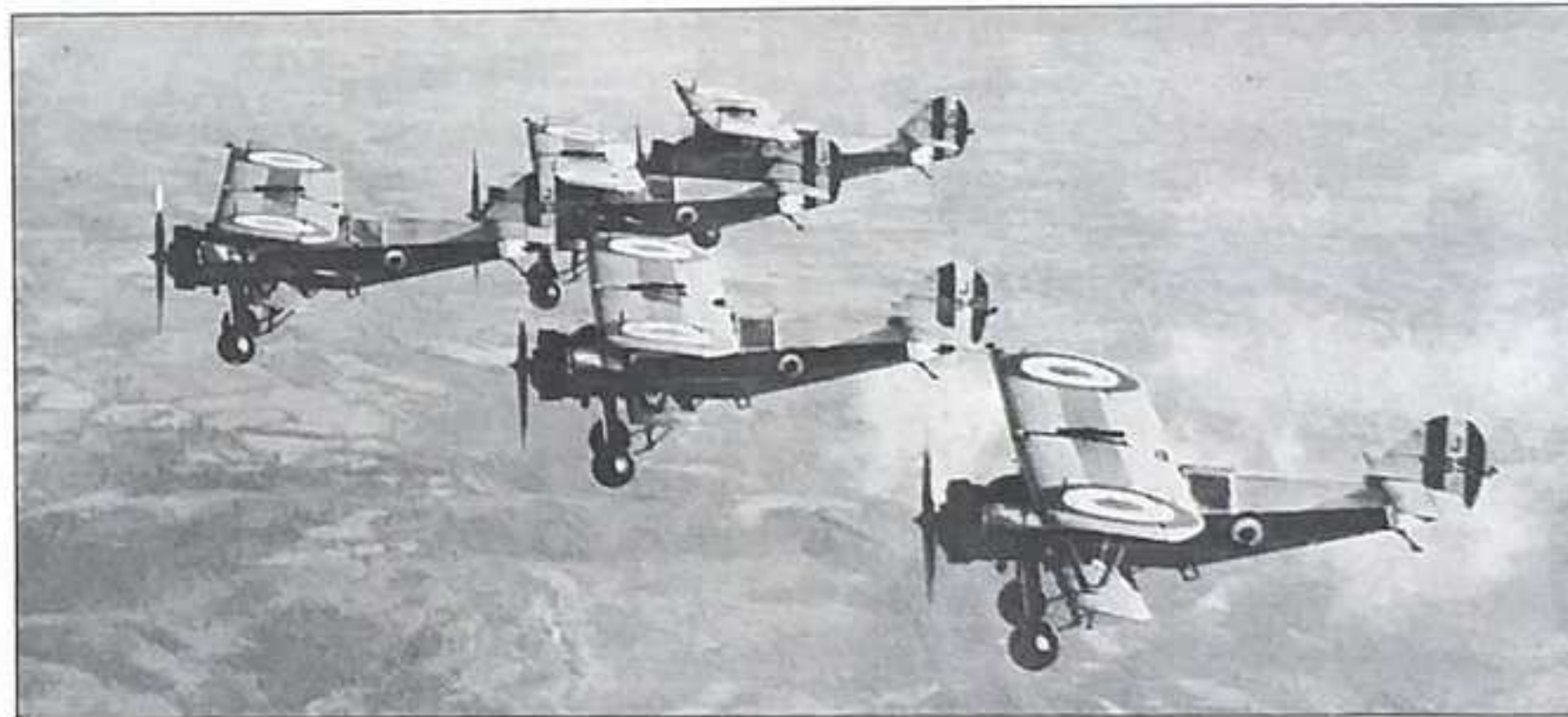


El originario 41.º Squadron del RFC no acabó de crearse totalmente, pues el núcleo que iba destinado a su constitución pasó a integrarse en el 27.º Squadron de la Reserva hasta que alcanzó su status completo. El 14 de julio de 1916 se formó definitivamente el 41.º Squadron en Gosport, que además fue el segundo de los escuadrones, después del 40.º, en equiparse con cazas propulsores F.E.8. Se trasladó a Francia en octubre de aquel año y participó casi inmediatamente en la batalla del Somme, ayudando a conseguir la superioridad aérea sobre el campo de batalla. A continuación participó en la batalla de Arras, en la que no sólo llevó a cabo patrullas ofensivas, sino que también se dedicó a escoltar formaciones de bombarderos.

A medida que transcurrió 1917 el F.E. 8 fue quedando desfasado como caza, por lo que en la batalla de Messines el escuadrón desempeñó el cometido de ataque al suelo contra las tropas alemanas hasta llegar a ser un

gran especialista. Cuando sustituyó sus F.E. 8 por Airco D.H.5 descubrió que este nuevo aparato no estaba a la altura de los cazas alemanes y se concentró por tanto en el ataque al suelo, para el que los D.H.5 sí eran apropiados. Éste fue el cometido del escuadrón durante la batalla de Cambrai, en noviembre de aquel año. Sin embargo, el D.H.5 permaneció en servicio durante cuatro meses más, antes de ser sustituido por S.E.5a en noviembre de 1917. Aunque ahora pasara a dedicarse a tareas de caza, con las patrullas ofensivas regulares, salidas de cazabombardeos y ataque al suelo, el escuadrón no perdió del todo su reputación adquirida en los ametrallamientos de tropas. Durante el resto de la guerra llevó a cabo una vigorosa campaña contra cualquier cosa que los alemanes intentaron mover, tanto por tierra como por aire. Esta campaña alcanzó su cénit en la primavera de 1918 y, de nuevo, en la ofensiva final de la guerra. En el verano de 1918 el 41.º participó en numerosas ocasiones en intensas ofensivas aéreas más allá de las líneas, siendo la batalla del 30 de junio la más destacable, ya que abatió diez aparatos enemigos y dejó fuera de combate a ocho más. Después de la guerra el escuadrón regresó a Gran Bretaña. Concretamente en febrero de 1919, y fue disuelto en Croydon el 31 de diciembre de 1919.

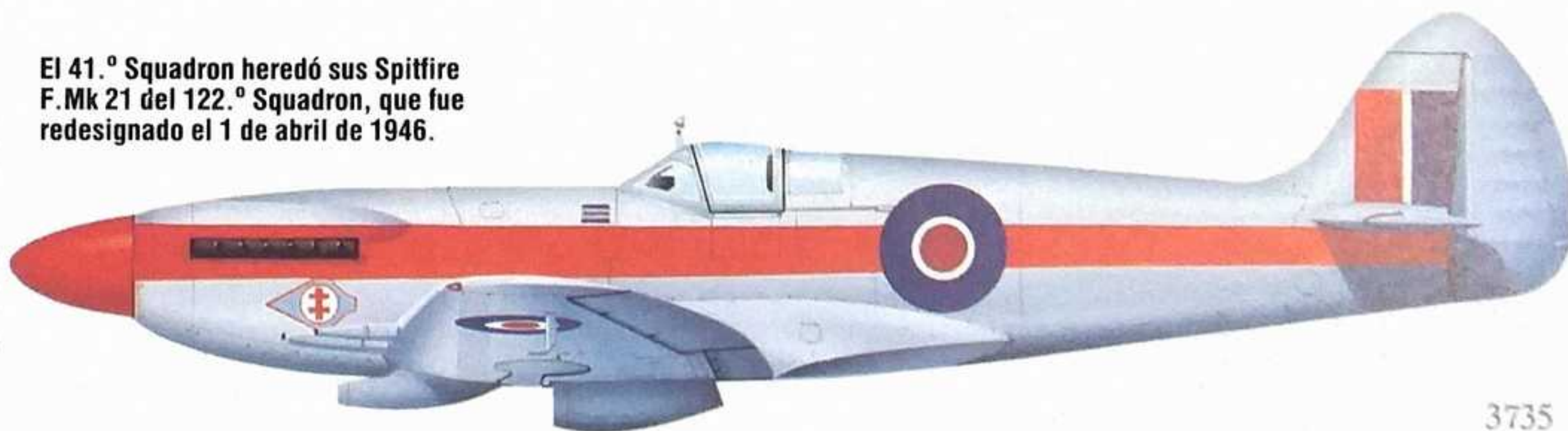
El 41.º Squadron heredó sus Spitfire F.Mk 21 del 122.º Squadron, que fue redesignado el 1 de abril de 1946.

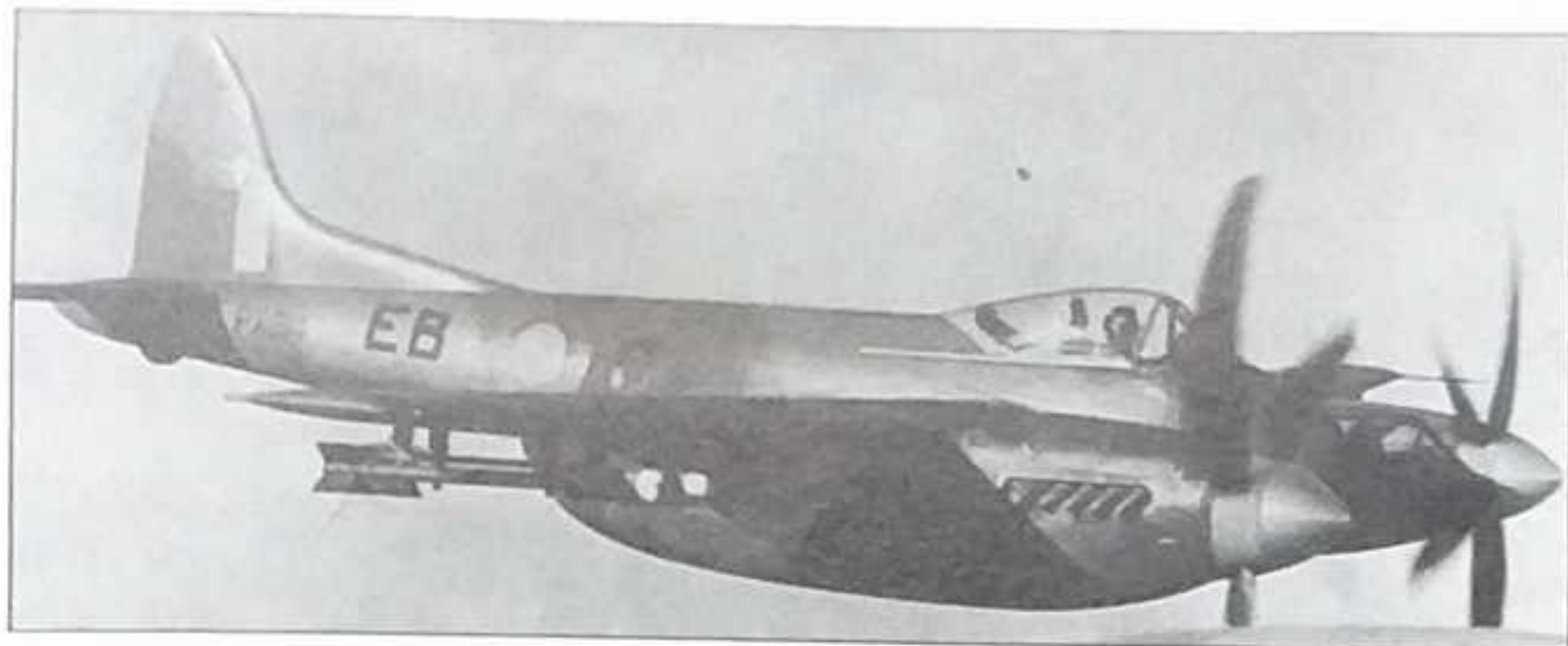


En aquella época había decrecido considerablemente el interés por la aviación militar, pero hacia 1923 Trenchard consiguió que se aprobase una mínima expansión de su RAF y el 1 de abril de aquel año el 41.º fue reconstituido en Northolt como unidad de caza. Aunque nominalmente era un escuadrón, de hecho durante un año dispuso solamente de una patrulla equipada con Sopwith Snipe, antes de convertirse en un escuadrón de dos patrullas dotadas con Armstrong Whitworth Siskin. Al principio fueron Siskin Mk III, pero en 1927 éstos fueron sustituidos por el más perfeccionado Siskin Mk IIIA. Por entonces, el 41.º se había convertido en una de las unidades mejor entrenadas de la

Una formación de cinco Armstrong Whitworth Siskin del 41.º Squadron en vuelo desde su base de preguerra, la de RAF Northolt. Antes de la recepción del Siskin Mk IIIA, como los de la fotografía, el 41.º Squadron fue uno de los dos únicos escuadrones usuarios del Siskin Mk III y también el primero equipado con el Siskin (foto Bruce Robertson).

Defensa Aérea de Gran Bretaña, la organización predecesora del Mando de Caza. Con el cambio de década se produjo también un cambio de aparatos, ya que en 1931 los Bristol Bulldog sustituyeron a los Siskin. Pero ello sólo duró tres años, ya que debido a un cambio de política el 41.º Squa-





El 41.º Squadron recibió el de Havilland Hornet en junio de 1948 y utilizó este poderoso cazabombardero de largo alcance hasta 1951, en que fue sustituido por el Meteor. El Hornet demostró ser el caza con motor de émbolo más rápido utilizado jamás por la RAF y fue destinado a servir en Extremo Oriente (foto RAF Museum-Hendon).

dron volvió a convertirse en 1934 en una unidad de cazas biplazas equipada con el Hawker Demon; los puestos de artilleros con el propio personal de la base, ansioso por cobrar la paga extra prometida.

Cuando Italia invadió Abisinia en 1936 y se generó una crisis política, la RAF envió varios de sus escuadrones con base en Gran Bretaña a Egipto para reforzar a las unidades de la RAF allí destacadas. El 41.º fue uno de esos escuadrones y tuvo su base en Adén desde octubre de 1935, dispuesto a defender la Somalia Británica en caso de guerra. Permaneció allí durante diez meses, hasta que finalizó la crisis. Posteriormente cooperó con el 8.º Squadron en las tareas de policía en el protectorado de Adén, regresando después a casa para encargarse de la defensa nacional desde su base en Yorkshire y esperando durante dos meses la llegada de más Demon. Tras su regreso, el escuadrón voló con Demon durante menos de un año, ya que estaba previsto que llevara a cabo la conversión a los nuevos cazas monoplazas que estaban a punto de entrar en servicio. Antes de que pudiera recibir cualquiera de esos modelos se reequipó con Hawker Fury Mk II, que disponían de unas prestaciones ligeramente superiores. El 41.º no se convirtió en un escuadrón equipado con el Supermarine Spitfire hasta enero de 1939 y tenía ya una patrulla disponible para entrar en acción cuando estalló la guerra en septiembre. Un mes más tarde se trasladó al norte de Escocia para proporcionar defensa de caza a la Royal Navy, concentrada en Scapa Flow. Pero entonces se consideró que era mejor que los Hawker Hurricane ocupasen la base de Wick, y por tanto una semana después el 41.º se trasladó de nuevo al sur. Participó entonces en la protección de la costa este de Yorkshire y llevó a cabo innumerables patrullas de convoyes a lo largo de las costas orientales.

En mayo de 1940 dio comienzo la guerra en el frente del Oeste y el 28 de mayo la unidad se trasladó al sur, a Hornchurch para relevar a uno de los escuadrones que habían operado más intensamente en aquella zona. Desde Hornchurch efectuó patrullas sobre las playas de Dunquerque, tomando parte en algunos combates. Quince días más tarde se retiró de nuevo a Catterick, pero regresó hacia finales de julio para tomar parte durante dos semanas más en los violentos combates de la batalla de Inglaterra; cada vez que se enfrentó al enemigo topó

con una gran oposición, pero poco a poco sus resultados mejoraron. El 8 de agosto se trasladó de nuevo al norte, pero el 3 de septiembre fue destinado a Hornchurch como base permanente para participar en los combates aéreos más intensos de la batalla de Inglaterra: tomó parte en todos los choques sobre el Támesis y su estuario, combates que poco a poco perdieron intensidad en octubre y noviembre, por lo que el 41.º aprovechó para convertirse a los Spitfire Mk II.

En enero de 1941 el escuadrón volvió a las operaciones, volando como escolta de los bombarderos Blenheim sobre Francia, pero antes de que pudiera coger el ritmo operativo fue trasladado al norte, dejando atrás sus viejos Spitfire. El 41.º no volvió a entrar en acción hasta el verano, en que fue transferido al Ala Tangmere y se adentró en un año de actividad sobre Francia y la costa del Canal, llevando a cabo salidas de caza, escolta de bombarderos y «Rhubarb».

El escuadrón permaneció en el Ala Tangmere con sus cazas Spitfire Mk VB armados con cañones hasta el verano de 1942. Se trasladó entonces a Martlesham Heath, desde donde llevó a cabo preferentemente patrullas costeras y algunas salidas nocturnas, a pesar de que el Spitfire no fuera un aparato apropiado para el combate de noche. En agosto de 1942 el 41.º regresó al sur por algunos días para cubrir la acción de Dieppe y posteriormente fue trasladado a la costa galesa para proteger los convoyes que transitaban por el mar de Irlanda.

Esta misión duró hasta 1943, en que el escuadrón tuvo la oportunidad de recibir los primeros Spitfire Mk XII con motor Griffon, pensados para las operaciones a baja cota. Una vez concluida su conversión, la unidad se trasladó a Hawkinge, donde prestó una gran labor en la defensa contra los cazabombarderos alemanes (Fw 190 y Bf 109) que atacaron las ciudades de la costa sur en esa época. Cada vez más fue destinado a escoltar las grandes acciones diurnas llevadas a cabo por los B-17 norteamericanos sobre el continente, a pesar de que el motor de los Spitfire Mk XII estaba pensado para volar a baja cota.

El 41.º Squadron celebró la llegada del año 1944 en su vieja base de Tangmere, desde donde incrementó el número de sus salidas siempre que el tiempo se lo permitió. En abril comenzó a suspender bombas debajo de las alas de sus Spitfire, utilizándolas con buen resultado en sus salidas «Rhubarb», pero estas acciones tocaron a su fin en el momento en que las

El Gloster Javelin fue el primer caza biplaza utilizado por el 41.º Squadron desde 1937, en que se deshizo de sus Hawker Demon. El 41.º se convirtió en una unidad Javelin al ser redesignado el 141.º Squadron en RAF Coltishall y empleó esos grandes deltas hasta diciembre de 1963 (foto MoD).



Un Gloster Meteor F.Mk 8 del 41.º Squadron repostando en la base de RAF Biggin Hill en 1955. Ese mismo año el 41.º recibió sus primeros Hawker Hunter (foto RAF Museum-Hendon).

V-1 alemanes comenzaron a cruzar el Canal puesto que los Spitfire Mk XV fueron considerados como uno de los cazas más apropiados para hacer frente a esta amenaza. Así pues, el 41.º se concentró en atacar cualquier V-1 que pudiera localizar durante los meses de junio y julio, finalizando el mes con un palmarés de 52 bombas volantes derribadas. El más adecuado Spitfire Mk XIV sustituyó al Mk XII el mes de septiembre y con él continuó durante el resto del año llevando a cabo salidas «Ramrod» y escoltas de bombarderos.

El 5 de diciembre el escuadrón fue destinado al continente, donde su principal cometido fueron los reconocimientos armados en apoyo de los ejércitos aliados. Por aquella época empezaron a entrar en acción los reactores alemanes y el 41.º recibió la misión de hacerles frente; tuvo varios encuentros, y si bien no consiguió ninguna victoria sobre los Me 262 sí pudo derribar un Arado Ar 234 en marzo de 1945. Pero el final de la guerra ya estaba próximo y cuando finalmente llegó el día de la victoria en Europa el escuadrón se trasladó a Dinamarca, donde permaneció durante un par de meses mientras ese país llevó a cabo su rehabilitación. Se trasladó entonces al sur de Alemania como parte de las BAFO y allí fue disuelto el 1 de abril de 1946 al ser redesignado 26.º Squadron.

El mismo día, en Dalcross (Escocia), el 122.º Squadron fue redesignado 41.º Squadron y pasó a ser otra unidad Spitfire equipada con el modelo más moderno, el F.Mk 21 dotado con hélices contrarrotativas. Dos semanas más tarde se trasladó al sur, a su base permanente de Wittering en el 12.º Group del Mando de Caza. Un año después se trasladó al norte, a Church Fenton, para reequiparse con los de Havilland Hornet. Eran cazas bimotores, de gran alcance y más veloces que cualquier otro caza con motor de émbolo de la RAF. El 41.º formó un ala con el 19.º Squadron. El Hornet F.Mk 1 dio paso al mejorado Hornet F.Mk 3, que se mantuvo operativo durante cuatro años. Por entonces se decidió que el Mando de Caza debía estar totalmente equipado con reactores, por lo que el 41.º se trasladó a Biggin Hill para volar los Gloster

Meteor como parte de la fuerza de defensa de Londres. Los primeros años de los cincuenta fueron muy importantes para el Mando de Caza, ya que toda su estructura defensiva se familiarizó con las diversas técnicas operativas pensadas para los reactores; el escuadrón participó en numerosos ejercicios. Sin embargo, en Corea se demostró que el Meteor estaba pasado de moda y que los nuevos cazas soviéticos y norteamericanos eran superiores, por lo que el 41.º fue reequipado con Hawker Hunter F.Mk 5 con motor Armstrong Siddeley Sapphire. La unidad se mantuvo en un primer plano de eficacia hasta finales de 1957, en que se decidió cerrar Biggin Hill como base de caza debido a que los dos escuadrones compañeros del 41.º desaparecieron a causa de la disolución de la Royal Auxiliary Air Force. Además, se intentó estandarizar la flota de Hunter conservando sólo aquellos equipados con motores Rolls-Royce Avon, por lo que el 41.º Squadron se disolvió en Biggin Hill el 16 de enero de 1958.

Una vez más se dio el caso de que el mismo día de su disolución el 41.º reapareció en Coltishall gracias a la redesignación del 141.º Squadron. Permaneció en el Mando de Caza pero pasó a ser una unidad todotiempo dotada con Gloster Javelin FAW.Mk 4. En el plazo de un año volvió a reequiparse con el Javelin FAW.Mk 8 con radar de interceptación norteamericano. El Javelin fue el caza más sofisticado de la RAF hasta la llegada del English Electric Lightning a principios de los años sesenta. Este modelo acabó por dejar obsoleto al Javelin y el 6 de diciembre de 1963 el escuadrón se disolvió en Wattisham.

Cuando el 41.º fue constituido de nuevo sirvió como unidad de misiles con base en West Raynham, desde el 1 de septiembre de 1965 al 18 de septiembre de 1970, dotado con misiles Bloodhound. Su reequipamiento con nuevos aviones se produjo el 1 de





El emblema del 41.º Squadron es una variación de las armas de St Omer, el primer cuartel general del escuadrón en ultramar. La franja roja data de los años veinte.

abril de 1972, en Coningsby, pasando a ser el tercer escuadrón del ala McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 de aquella zona. El 41.º sirvió una vez más en las tareas de ataque al suelo, siéndole asignado también el cometido especial de reconocimiento fotográfico y convirtiéndose en la única unidad de ala en utilizar las técnicas especiales de reconoci-

miento desarrolladas para los Phantom de la Royal Air Force. Como miembro del 38.º Group, el 41.º Squadron fue destinado a servir en operaciones en todo el mundo, enviado a numerosas bases de ultramar durante todos los años siguientes. A mediados de los años setenta entró al servicio de la Royal Air Force el SEPECAT Jaguar para que los Phantom se

concentrasen en las tareas de defensa aérea; el 41.º se desprendió de su último Phantom el 31 de marzo de 1977, y una nueva unidad efectuó la conversión a los Jaguar en Coltishall durante algunos meses. El 1 de abril de 1977 esa unidad pasó a constituir el 41.º Squadron, que desde entonces forma parte del Ala Jaguar de Coltishall.

El 41.º Squadron había utilizado cazabombarderos Phantom pero, asignado a cometidos de reconocimiento, fue uno de los primeros en utilizar el Phantom en esas tareas. Cuando se reequipó con Jaguar para pasar a ser el tercer escuadrón del Ala Jaguar de Coltishall, su papel siguió siendo el de reconocimiento táctico.

42.º Squadron



El 1 de abril de 1916 se formó el 42.º Squadron del RFC en Filton para servir en ultramar. Tras el período de conversión a los RAF B.E.2d, el 42.º se reequipó con B.E.2e antes de trasladarse a Francia en agosto. Inicialmente fue destinado a La Gorgue, trasladándose un mes después a Bailleul, desde donde desempeñó los cometidos habituales de cooperación con el ejército tales como patrullas sobre las trincheras, observaciones artilleras, salidas de contrabatería, etcétera. Llevó a cabo además algunas salidas de bombardeo, pero sin grandes resultados ya que las bombas eran bastante ligeras. Este tipo de operaciones continuaron durante el otoño y el invierno, pero en abril de 1917 el escuadrón fue traspasado de la 2.ª a la 7.ª Brigada, sustituyendo sus B.E. por RAF R.E.8. Su cometido fue el mismo y la unidad se vio envuelta inmediatamente en la batalla de Arras. A continuación se libró la batalla de Messines, para la que el escuadrón dobló su dotación incorporando algunos aparatos B.E.2. Participó activamente con el Cuerpo ANZAC en esa batalla y posteriormente, en setiembre, se trasladó a Menin, donde actuó con especial eficacia.

Con fama de unidad bien entrenada, el escuadrón fue retirado del frente Occidental y enviado a Italia con la 7.ª Brigada. La actividad allí era escasa, por lo que su estancia fue relativamente breve, a lo que se unió que los alemanes iniciaron en marzo de 1918

su ofensiva en el frente Occidental, por lo que el escuadrón fue requerido urgentemente en Francia. Participó directamente en la batalla de Lys, donde uno de sus observadores elaboró durante una noche un notable y preciso informe sobre la posición de las líneas alemanas, lo que supuso una importante colaboración en aquella batalla. El escuadrón continuó llevando a cabo sus tareas de ejército hasta el final de la guerra. Después del armisticio tuvo su base en Bélgica y posteriormente, en febrero de 1919, regresó a Gran Bretaña para ser disuelto en Netheravon el 26 de junio de 1919.

Se constituyó de nuevo en Donibristle el 14 de diciembre de 1936, cuando la Patrulla B del 22.º Squadron fue redesignada 42.º Squadron. Era ahora un escuadrón de torpedeo dotado con biplanos Vicker Vildebeest. Lentamente se fue entrenando hasta lograr su potencial máximo, y pasó a formar parte de la fuerza de ataque costero de Gran Bretaña.

En abril de 1940 los Vildebeest fueron sustituidos por Bristol Beaufort, lo que obligó a iniciar un nuevo período de conversión. El mes de junio el escuadrón ya estuvo listo para iniciar las operaciones y el 21 de junio atacó al *Scharnhorst* y perdió tres de sus aparatos. En el mes de agosto efectuó salidas de bombardeo. Realizó patrullas tanto en el mar del Norte como en el Canal y en octubre hundió su primer buque, en un fiordo noruego. De todas formas, las pérdidas registradas en este tipo de misiones fueron notables. Por ello, fue derivando cada vez más a las operaciones nocturnas, muchas de las cuales eran de reconocimiento, bombardeo y siembra de minas. Si bien en principio las salidas de torpedeo fueron escasas, a comienzos de 1941 este tipo de ataques se incrementaron y los aparatos del escuadrón atacaron numerosos destructores y buques mercantes. De hecho, durante ese año la unidad se mantuvo en un primer plano de eficacia y llevó a término con éxito numerosos ataques a buques; su mayor trofeo fue el acorazado de bolsillo *Lützow*, que resultó seriamente dañado en junio. Hacia finales de año el escuadrón comenzó a beneficiarse de las escoltas de caza proporcionadas por un número creciente de Bristol Beaufighter utiliza-



Dos Bristol Beaufort del 42.º Squadron. El Beaufort supuso una gran mejora respecto al obsoleto Vildebeest, y la unidad pronto fue capaz de sostener una ofensiva eficaz contra la navegación del Eje. Los Beaufort del 42.º tomaron parte en los ataques contra el *Scharnhorst*, el *Lützow* y el *Prinz Eugen* antes de ser trasladados al Mediterráneo (foto Imperial War Museum).

dos por el Mando Costero, lo que contribuyó a reducir su cifra de pérdidas.

Hacia tiempo que Hitler había abandonado la idea de invadir Gran Bretaña, pero seguía creyendo que conseguiría doblegar la resistencia británica mediante el bloqueo naval, por lo que la guerra del Atlántico alcanzó su punto más álgido desde 1941 hasta 1943. Durante 1942 no hubo descanso para el escuadrón y el 17 de mayo efectuó un fantástico ataque con torpedos contra el crucero pesado *Prinz Eugen*, consiguiendo tocarlo en dos ocasiones. Hacia finales de mes abandonó las operaciones para trasladarse a ultramar. Esa mudanza se produjo en junio y el 42.º llegó a Malta, donde sus aparatos fueron inmediatamente anexionados por las unidades Beaufort allí destacadas y sus tripulaciones se vieron obligadas a volar con ellos en algunas acciones. Sin embargo, en octubre de 1942 el escuadrón se reorganizó totalmente en la Zona del Canal de Suez y se trasladó a Ceilán, donde fue equipado con Bristol Blenheim Mk V A. Se trasladó al frente de Birmania y en marzo de 1943 comenzó a servir como escuadrón de bombardeo efectuando un ataque contra barcas en el río Irrawaddy. Durante los cinco meses siguientes continuó desempeñando este tipo de cometidos en la jungla, pero en agosto se retiró de las operaciones para convertirse a los Hawker Hurricane Mk IV. Fue



El 42.º Squadron fue destinado a Extremo Oriente a finales de 1942 e inició las operaciones como escuadrón de bombardeo. Tan sólo cinco meses después sus Blenheim fueron retirados y el escuadrón continuó volando con Hawker Hurricane. Los Hurricane entraron profusamente en acción, incluidas algunas salidas lejanas en apoyo de los Chindit.

clasificado entonces como un escuadrón de caza y ataque al suelo, pero los Hurricane no se le sirvieron hasta octubre, así que el final del año 1943 llegó antes de que pudiera ser nuevamente operativo. Se especializó en-



Los Shackleton del 42.º Squadron sirvieron en primer lugar en Oriente Medio en 1956, utilizados en operaciones de transporte de tropas en apoyo de la operación «Musketeer». Después de Suez, el escuadrón envió durante dos años un destacamento a Adén (foto John D. R. Rawlings).

42.º Squadron (sigue)

tonces en ataques de bombardeo en picado contra objetivos puntuales como puentes, vías de ferrocarril, etcétera. El ritmo de las operaciones aumentó y en mayo el 42.º participó en la batalla del Imphal, desplegando una actividad especial en los bombardeos de apoyo, además de efectuar un gran número de salidas «Rhubarb» en busca de objetivos de fortuna. A lo largo de ese año el escuadrón también efectuó salidas lejanas en cooperación con las fuerzas que combatían más allá de las líneas y asimismo lanzó contenedores de suministros que iban bajo las alas de los Hurricane.

En 1945 el 42.º regresó a sus viejos dominios sobre el Irawaddy, donde volvió a desempeñar sus cometidos de apoyo al Ejército, atacando objetivos designados por él a medida que sus divisiones iban avanzando. Pero en abril el aeródromo avanzado del escuadrón en la jungla fue arrasado por un ciclón, de manera que la unidad fue retirada de las operaciones para que pudiese volver a reconstituirse. Mientras esto sucedía efectuó salidas de fumigación contra la malaria hasta que volvió a ser operativo, pero sin embargo se produjo su disolución el 30 de junio de 1945 en Dalbunghar. Al día siguiente, el 146.º Squadron de Meiktila fue redesignado 42.º Squadron; la nueva unidad empleó sus Republic Thunderbolt Mk II en tareas de bombardeo y ametrallamiento a distancias muy superiores de las que los Hurricane podían cubrir. Sin embargo, no se presentaron demasiadas oportunidades tras la calma que sobrevino a la conquista de Rangún y el propuesto avance hacia Singapur, operación que no se produjo puesto que las bombas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaki precipitaron el final de la guerra. El 42.º Squadron permaneció en Meiktila hasta finales de 1945, disolviéndose allí mismo el 30 de diciembre de 1945. Posteriormente se decidió que el úl-



Un BAe Nimrod MR.Mk 1 del 42.º Squadron en su base de St Mawgan. El escuadrón efectuó durante 1971 la conversión a los Nimrod, que supusieron una gran mejora respecto a los Shackleton. Esta fotografía fue tomada antes de que el aparato fuera repintado en su color «cañamo» actual (foto John D. R. Rawlings).

timo escuadrón de torpedeo de la RAF, el 254.º de Thorney Island, dotado con Beaufighter TF.Mk 10, fuera redesignado 42.º Squadron, hecho que tuvo lugar el 1 de octubre de 1946. Durante el año siguiente el escuadrón se mantuvo en activo desde su base del Canal, pero como no había sucesor para el Beaufighter en esa tarea sólo quedaba esperar la desaparición del escuadrón. Tras un año de ejercicios y prácticas, fue disuelto de nuevo el 15 de octubre de 1947 en Thorney Island.

Al cabo de pocos años, la reducción de efectivos de la RAF se interrumpió cuando los gobernantes británicos empezaron a pensar que la Unión Soviética intentaba llevar a cabo una expansión imperialista. Una amenaza especial era su vasto programa de construcción de submarinos, por lo que el Mando Costero fue rápidamente reforzado a principios de los años cincuenta. Uno de los escuadrones reha-

bilitados fue el 42.º, que se constituyó en St Eval el 28 de junio de 1952. Fue dotado con Avro Shackleton MR.Mk 1A, el nuevo aparato de reconocimiento naval desarrollado a partir del Avro Lincoln. Este avión gozaba de largo alcance y gran autonomía, lo que permitió al escuadrón llegar a zonas centrales del Atlántico. Como consecuencia de estas prestaciones, el 42.º llevó a cabo ejercicios regulares en Gibraltar y al poco tiempo efectuó una visita de buena voluntad a Sudáfrica. Al igual que las demás unidades equipadas con el Shackleton, desempeñó el cometido de salvamento en el mar y también efectuó tareas de transporte en casos de emergencia. El Mando de Transporte llegó a estar tan necesitado cuando hubo de encargarse de la evacuación de civiles de Chipre y del transporte de tropas en 1956, que los Shackleton fueron llamados al servicio para llevar a cabo transportes ruidosos e incómodos, pero seguros.

Como si ello no fuera suficiente, el 42.º envió en 1957 un destacamento a Adén durante dos años para apoyar a las fuerzas de policía en el sur de Arabia; ese destacamento fue sustituido finalmente por el 37.º Squadron.

Los Shackleton estuvieron inmersos en un constante programa de renovación con el fin de aprovechar el rápido desarrollo del equipo electrónico que estaba entrando en servicio. No sólo el aparato en sí fue renovándose en los modelos Mk 2 y 3, sino que cada una de estas variantes sufrió a su vez las modificaciones de las fases 1, 2 y 3, en las que se incorporaba cualquier novedad que surgiera en el campo de la lucha antisubmarina. Durante todo el tiempo, el escuadrón se mantuvo en un primer plano de eficacia, participando en numerosos ejercicios de la OTAN y competiciones internacionales. Con el inicio en los años sesenta de un período de recortes en la defensa, el 42.º tuvo que enviar cada vez más destacamentos a las bases convencionales de la Commonwealth hasta que la RAF se fue poco a poco retirando de allí. Con el cambio de década, el escuadrón inició la conversión al sustituto del Shackleton, el Hawker Siddeley Nimrod. Durante 1971 el escuadrón sufrió esa transformación y sus tripulaciones se fueron acostumbrando a las enormes prestaciones de estos aparatos y a su vuelo más cómodo y silencioso. Desde su base en Cornish, la unidad continúa suponiendo la mayor parte de la presencia de la RAF en los accesos occidentales, el golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha, siguiendo la pista al paso de submarinos soviéticos por la zona. En 1982 un destacamento del 42.º Squadron fue enviado a la isla de Ascensión y efectuó numerosas salidas en el Atlántico Sur. Desde entonces se ha ido reequipando progresivamente con el Nimrod MR.Mk 2, dotado de equipo de última generación.

43.º Squadron



El 43.º Squadron se formó en Stirling (Escocia) el 15 de abril de 1916. Fue destinado a servir como escuadrón de caza y reconocimiento, y se mudó a la meseta de Salisbury antes de trasladarse a ultramar. Sin embargo, los aparatos esperados tardaron en llegar más de lo previsto y cuando el escuadrón recibió por fin sus Sopwith 1½ Strutter, efectuó el período de conversión rápidamente y se trasladó a Francia, pero había pasado ya casi un año.

Por entonces, el 43.º se había establecido en Treizennes en enero de 1917, pero el 1½ Strutter no pudo con

los nuevos cazas alemanes y la unidad pasó a desempeñar cometidos de reconocimiento y patrullas fotográficas y de trincheras. Las bajas fueron muy elevadas desde el principio y continuaron así cuando el escuadrón inició sus ametrallamientos a baja cota en el Scarpe en mayo de 1917. Durante el verano el 43.º Squadron continuó en activo, hasta que se recibieron los Sopwith Camel.

Una vez los pilotos hubieron alcanzado el ritmo operacional, el Camel resultó ser un buen aparato y la unidad se convirtió en un formidable equipo de caza. En la primavera de 1918 dos de los pilotos del escuadrón, los capitanes Trollope y Woollett, derribaron entre los dos a seis aparatos enemigos en un día, lo que constituye la mayor plusmarca conseguida por cualquier piloto durante la I Guerra Mundial. La lucha continuó durante el verano, y en agosto el 43.º recibió nuevo material de vuelo, concretamente el Sopwith Snipe. Cuando estuvo totalmente reequipado, en el mes de octubre, las batallas terrestres habían casi concluido y los Snipe fueron utilizados preferentemente en patrullas de escolta a los bombarderos de Havilland D.H.9 de la Fuerza Aérea Independiente.

Debido a que el escuadrón disponía de los Snipe, fue destinado después del armisticio a servir en el Ejército de Ocupación y permaneció en Alemania hasta setiembre de 1919, en que regre-



El Fury Mk I K3731 era la montura habitual del jefe de la Patrulla A del 43.º Squadron. Aquí se le puede ver en el festival de la RAF en Hendon el año 1937. El oficial piloto Caesar Hull dio con este aparato una brillante exhibición de acrobacia en solitario. Hull luchó en la batalla de Inglaterra, pero no sobrevivió a la guerra. El 43.º recibió el Hurricane en 1938 (foto John D. R. Rawlings).

só a Gran Bretaña y fue disuelto en Spitalgate el 11 de diciembre de 1919.

El 43.º fue reformado en Henlow el 1 de julio de 1925 como unidad de caza. Fue equipado de nuevo con el Snipe, pero esta vez como aparato provisional antes de su conversión, y al cabo de nueve meses se reequipó con los Gloster Gamecock.

En Tangmere se unió al 1.º Squadron, y ambas unidades iniciaron una intensa pero amistosa rivalidad que le llevó a las cotas más altas de eficacia. Los Gamecock dieron paso a los Armstrong Whitworth Siskin, pero en mayo de 1931 el escuadrón se hizo

acreedor de la envidia de las demás unidades de la RAF al recibir los primeros Hawker Fury. La unidad fue la que voló durante más tiempo con los Fury, concretamente durante la totalidad de los años treinta. En 1938 llegó incluso a camuflarlos y hubo de esperar hasta que su rival, el 1.º Squadron, recibiera Hawker Hurricane para cambiar a este caza a finales de año.

Al estallar la II Guerra Mundial, el 43.º era un experto en los Hurricane, pero mientras que el 1.º Squadron fue destinado a Francia, el 42.º fue relegado a la defensa de Newcastle y a la

protección de los convoyes que navegaban por las costas orientales, una tarea pesada y de poca utilidad. A principios de 1940 la situación empeoró aún más con su envío a Wick, en la zona más extrema de Escocia, pero por entonces el 43.º también registró sus primeras victorias de la guerra, un terceto de bimotores Heinkel He 111. En mayo de 1940 estalló la guerra en Francia y en junio el escuadrón regresó a Tangmere para volar inmediatamente sobre las playas de Dunkerque, donde el personal del Ejército se agolpaba para ser evacuado. La lucha fue encarnizada y el 43.º encajó fuertes pérdidas, llegando a sufrir escasez de pilotos hacia finales de aquel mes. Una vez reconstituido en julio, el escuadrón estuvo muy ocupado, principalmente en las batallas aéreas sobre los convoyes del Canal, que eran los objetivos de la Luftwaffe. Posteriormente se trasladó a Northolt y participó en la violenta ofensiva alemana sobre Londres y sur de Gran Bretaña durante la batalla de Inglaterra. Durante el mes de agosto se enfrentó diariamente a difíciles salidas. A finales de la primera semana de setiembre la mayoría de los pilotos experimentados del escuadrón estaban heridos o muertos, y el 8 de setiembre el 43.º se retiró a Usworth para su reorganización.

Su cometido fue entonces prácticamente el de una unidad de entrenamiento post-OTU, es decir la preparación de nuevos pilotos para que estuvieran listos para ocupar su lugar en los escuadrones de cazas destacados en el sur. El 43.º siguió disfrutando en aquella época de un papel operativo en la defensa del norte, tarea que fue incrementándose al participar también en operaciones de caza nocturna. Muchos escuadrones en una situación semejante durante todo tiempo se hubiesen desmoralizado, pero el 43.º se mantuvo y se labró una gran reputación. Durante los 20 meses que estuvo en los condados remotos del país se enfrentó a 16 aparatos enemigos y derribó a 14 de ellos, incluidos tres abatidos por el jefe del escuadrón, Tom Morgan, en dos noches sobre Clyde-side.

Finalmente, en junio de 1942, el 43.º regresó a su amada Tangmere, donde se hizo cargo de las salidas de intrusión nocturna del 1.º Squadron sobre objetivos ferroviarios. En agosto el escuadrón dirigió el ataque sobre Dieppe y ametralló instalaciones por-



Este Hawker Hunter T.Mk 7 fue utilizado por uno de los equipos de la RAF que participaron en 1959 en la carrera aérea Londres-París del *Daily Mail*. El capitán de grupo Ryder, que finalmente terminó tercero, utilizó este aparato, dos helicópteros Sycamore y motocicletas en el periplo entre el Marble Arch y el Arco de Triunfo.

tuarias para facilitar los desembarcos. El 19 de agosto el escuadrón llevó a cabo cuatro misiones, lo que prácticamente supuso el final de la participación en la guerra del 43.º desde Gran Bretaña. El 1 de setiembre fue destinado a Lincolnshire para prepararse para su despliegue en ultramar. El escuadrón se trasladó por mar a Gibraltar, donde incorporó los nuevos Hurricane Mk IIC y recibió el encargo de patrullar sobre los desembarcos en el norte de África, en la zona de Argelia. La idea era que los pilotos cubrieran los desembarcos y posteriormente aterrizaran en el aeródromo de Casablanca, si había sido tomado, o si no lanzarse en paracaídas cerca de los buques de desembarco. Cuando llegaron todo salía a pedir de boca y, tras efectuar su patrulla, los pilotos aterrizaron y a continuación efectuaron constantes salidas de protección diurna apoyados por dos escuadrones de Supermarine Spitfire recién llegados. Cuando la Luftwaffe entró en acción, el 43.º fue destinado a patrullas defensivas con la misión de atacar a los intrusos enemigos siempre que fuera posible. También llevó a cabo salidas de escolta de bombarderos e incluso de los Douglas Dakota destinados al lanzamiento de paracaidistas. El escuadrón también realizó algunas misiones de caza nocturna en el momento en que los alemanes incrementaron sus incursiones nocturnas en Argelia.

Con la llegada de 1943 también llegaron para el 43.º los Spitfire, con los que continuó las escoltas a los Dakota y patrullas antibuque que ocupaban entonces todo su tiempo. El 27 de marzo el escuadrón efectuaba la cobertura de un convoy cuando descubrió una formación de trimotores Savoia-Marchetti S.M.79 que intentaba llevar a cabo un ataque de torpedo. Cuatro de ellos fueron derribados, así como dos He 111, sin llegar a causar ningún daño al convoy. En abril se trasladó siguiendo las costas norafricanas en apoyo de las tropas. La campaña finalizó el mes de junio y el 43.º se trasladó a Malta para iniciar su siguiente fase: el asalto a Sicilia ya estaba en marcha.

El 43.º pasó a formar parte de la 324.ª Ala, que primero participó en patrullas de escolta a los bombarderos

enviados a debilitar las defensas de Sicilia y posteriormente, el 9 de junio, en la protección de los convoyes de las fuerzas de desembarco. Cinco días después el escuadrón aterrizó en Comiso y se trasladó posteriormente a Pachino, donde recibió a los Spitfire Mk IX, que le dieron por fin la superioridad sobre los Focke-Wulf Fw 190. Proporcionó entonces superioridad aérea sobre el campo de batalla, lo que era de considerable valor si se tenía en cuenta que el siguiente paso era el establecimiento de cabezas de playa en la zona central de Italia; la primera de ellas iba a ser la de Salerno. El 43.º proporcionó la necesaria cobertura de los desembarcos y en un tiempo mínimo se estableció en la propia cabeza de playa. Efectuó a continuación patrullas de cobertura de las áreas recién ocupadas hasta que el avance aliado le permitió regresar a sus salidas habituales.

El día de Año Nuevo el escuadrón se ocupó de los desembarcos de Anzio, cuyas incidencias requirieron su participación hasta principios del verano. Las escoltas a bombarderos y las patrullas sobre las cabezas de playa estuvieron al orden del día y el 22 de mayo el 43.º se convertía en la única unidad aérea que operaba desde una base situada en la propia cabeza de playa. Sin embargo, poco después los alemanes iniciaron la retirada y aumentó la cadencia de la guerra aérea. Desde allí el escuadrón se trasladó a Córcega para cubrir los desembarcos en el sur de Francia, un cometido monótono y que presentó poca oposición por parte de los alemanes.

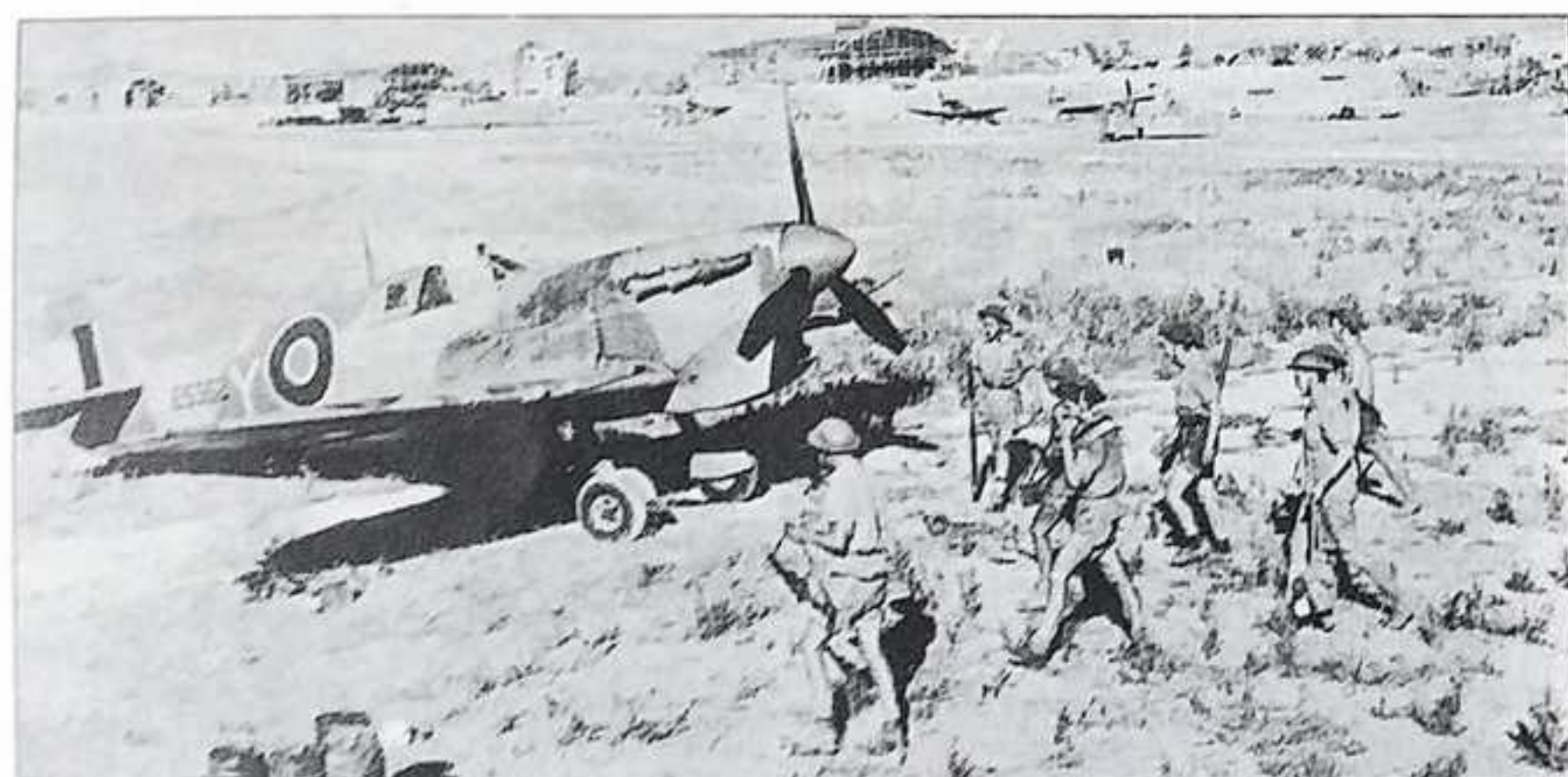
De vuelta a Italia, los combates eran ahora esporádicos y la moral del escuadrón decreció, no sin razón, cuando seis de sus aparatos fueron atacados y dos de ellos derribados por cazas North American P-51 de la USAAF. El tiempo meteorológico a finales de año puso fin a la campaña en lo concerniente a 1944, por lo que el 43.º efectuó la conversión a escuadrón de cazabombardeo y el 21 de noviembre llevó a cabo su primera salida de bombardeo desde 1918. Debido al fuego antiaéreo el escuadrón sufrió un considerable número de pérdidas; las operaciones continuaron hasta el 2 de

mayo, en que efectuó su última salida.

Al cabo de pocos días el escuadrón se trasladó a Klagenfurt (Austria) para reforzar el control sobre ese país en caso de que la Unión Soviética decidiera anexionarlo. Permaneció en Austria hasta 1946, en que regresó a Italia para servir durante otros ocho meses antes de ser disuelto en Treviso el 16 de mayo de 1947.

El 11 de febrero de 1949 y en la base de Tangmere, el que había sido el primer oficial al mando del escuadrón, el ahora mariscal de la RAF lord Douglas de Kirtleside, entregó la divisa del 43.º a los miembros del 266.º al ser éste redesignado 43.º Squadron. De nuevo tuvo como compañero en Tangmere al 1.º Squadron y utilizó el Gloster Meteor F.Mk 4, el caza a reacción normalizado del Mando de Caza. El 43.º pronto resucitó las tradiciones del escuadrón, pero desgraciadamente su relación con el 1.º Squadron finalizó pronto cuando el 9 de noviembre de 1950 este último fue enviado definitivamente a Leuchars. Continuó con los Meteor, que pronto quedaron anticuados, especialmente cuando intentó interceptar a bombarderos English Electric Canberra durante los ejercicios aéreos de 1952. Consecuentemente, el 43.º fue elegido como el primer escuadrón que iba a ser equipado con el nuevo caza transónico Hawker Hunter F.Mk 1, decisión muy apropiada para la primera unidad que voló en el Fury, un caza que alcanzaba los 320 km/h. Inició entonces un intenso período de conversión para la rápida puesta en servicio del Hunter; este modelo fue también adaptado para rutinas acrobáticas y el equipo formado por el escuadrón estuvo muy solicitado en ultramar, en Holanda y en Suecia, en 1955. Una de las debilidades del Hunter era su alcance, por lo que en 1956

Una formación de cuatro Hawker Hunter F.Mk 1 del 43.º Squadron, que se convirtió en el primer escuadrón Hunter de la RAF en julio de 1954, en la base de Leuchars. Los «Fighting Cock» utilizaron distintas variantes del Hunter para acabar abandonando este modelo en 1967 (foto MoD).



Comandos de la RAF se disponen a repostar y remuncionar un Spitfire del 43.º Squadron en el recientemente capturado aeródromo de Comiso, Sicilia. El filtro tropical y la hélice tripala identifican a este aparato como un Mk VC tropicalizado, modelo que fue utilizado por el escuadrón desde marzo de 1943 hasta enero de 1944.

43.º Squadron (sigue)



El emblema del gallo de pelea (*gamecock* en inglés) del 43.º Squadron conmemora el uso por parte del escuadrón de los Gloster Gamecock en el período de entreguerras.

los Hunter F.Mk 4 vinieron a sustituir al F.Mk 1 con una capacidad de combustible superior. Este tipo permaneció con el escuadrón lo justo para equipar durante una temporada a su

equipo acrobático, y fue sustituido por los Hunter F.Mk 6. Con ellos, el 43.º se convirtió en una de las principales unidades de caza de la RAF durante los años sesenta. En 1960 llegó otro modelo del Hunter (el FGA.Mk 9), con el que el escuadrón volvió a desempeñar cometidos de ataque al suelo.

Con este modelo el escuadrón se trasladó al año siguiente de nuevo a la zona del Mediterráneo, concretamente a la isla de Chipre. Desde allí voló incluso hasta Kenia en maniobras, pero sólo permaneció en Chipre durante dos años, trasladándose después a Adén. Allí volvió a la acción en compañía del 8.º Squadron sobre Radfán, donde sus cohetes de 76 mm resultaron muy efectivos contra las instalaciones desde las que los republicanos yemeníes lanzaban sus incursiones sobre la Federación de Arabia del Sur. Permaneció como parte del Ala de Interdicción de Adén hasta la



retirada británica de ese protectorado en 1967, disolviéndose el 14 de octubre de aquel año.

Leuchars fue el escenario de la nueva constitución del escuadrón el 1 de septiembre de 1969, en que recibió los primeros McDonnell Douglas Phantom FG.Mk 1 procedentes del Arma Aérea de la Flota. Desde ese día ha mantenido una notoria presencia en la zona del noreste, volando a lo largo de las costas noruegas e interceptando los aparatos de reconoci-

Un McDonnell Douglas Phantom FG.Mk 1 del 43.º Squadron intercepta un «Bear» soviético. La mayoría de los Phantom del 43.º aparecen en la actualidad en un color gris de superioridad aérea, pero tanto el papel del escuadrón como sus «invitados» siguen siendo los mismos.

miento y Elint soviéticos, asegurándose de que no puedan penetrar en el espacio aéreo británico.

44.º Squadron



El 44.º Squadron del RFC no se formó hasta el 24 de julio de 1917. Fue en un principio una unidad de la Defensa Metropolitana con base en Hainault Farm, destinada a impedir las acciones de bombardeo alemanas sobre Londres. Fue equipado para ello con Sopwith 1½ Strutter, pero el oficial al mando, el mayor G. W. Murlis-Green, que asumió el cargo en agosto, prefirió los Sopwith Camel a pesar de que habían sido considerados demasiado peligrosos para volar de noche. Se le autorizó probarlos, por lo que tres de sus pilotos despegaron y patrullaron durante una incursión aérea y aterrizaron sin novedad, lo que dio paso al reequipamiento de

todo el escuadrón con estos aparatos.

Posteriormente, el 44.º no participó en ninguna acción más a pesar de que estuvo dispuesto para cualquier tipo de operación hasta el final de la I Guerra Mundial. Permaneció en Essex como parte de la RAF de posguerra durante todo el año siguiente, disolviéndose en North Weald el 31 de diciembre de 1919. El escuadrón reapareció durante la dinámica expansión de la RAF en los años treinta, convertido en una unidad de bombardeo en Wyton el 8 de marzo de 1937. En un principio recibió el bombardero diurno Hawker Hind, a pesar de que este modelo no hubiera podido ser utilizado si la II Guerra Mundial hubiera dado comienzo entonces. El 44.º se estableció en su base permanente de Waddington en el verano, donde se reequipó con Bristol Blenheim a finales de año. Voló con esos aparatos más de un año, pero se tomó la decisión de que el 5.º Group, en el que servía el escuadrón, fuera equipado con Handley Page Hampden, de manera que el 43.º los recibió en febrero de 1939 y pasó a ser la unidad de conversión para el resto del grupo. En junio, la mayoría de las tripulaciones del grupo habían completado la conversión al nuevo tipo y el 44.º pasó a ser operativo con los Hampden; cuando estalló la guerra en setiembre participó en las patrullas navales sobre el mar del Norte, así como en la siembra de minas en la misma zona.

El día de Año Nuevo de 1940 el escuadrón tomó parte en algunas salidas

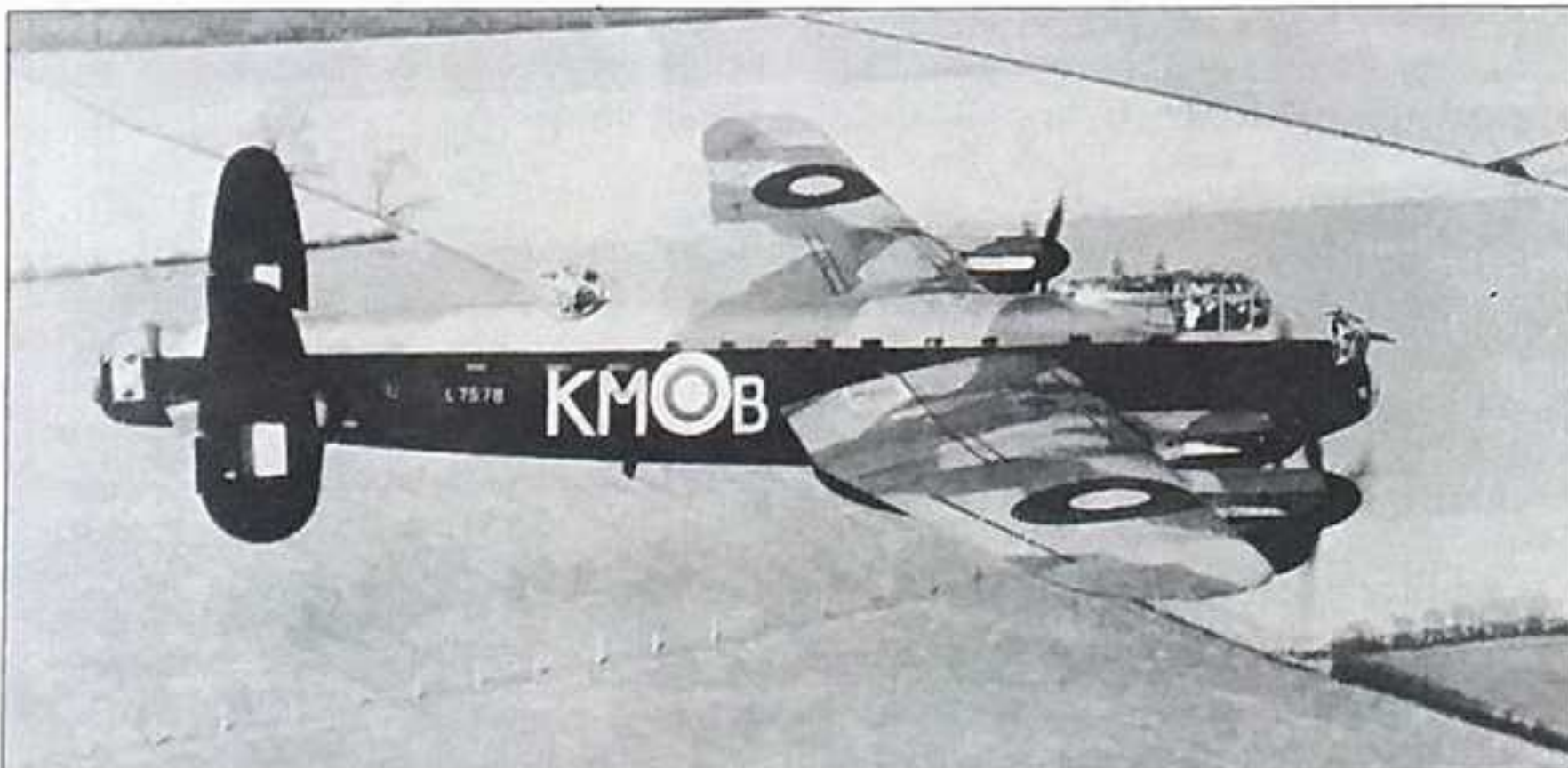


Tres bombarderos ligeros Bristol Blenheim del 44.º Squadron, que recibió sus primeros Blenheim en Waddington a finales de 1937. Estos aviones han sido fotografiados en mayo de 1938, cuando todavía llevaban el número del escuadrón en los costados del fuselaje.

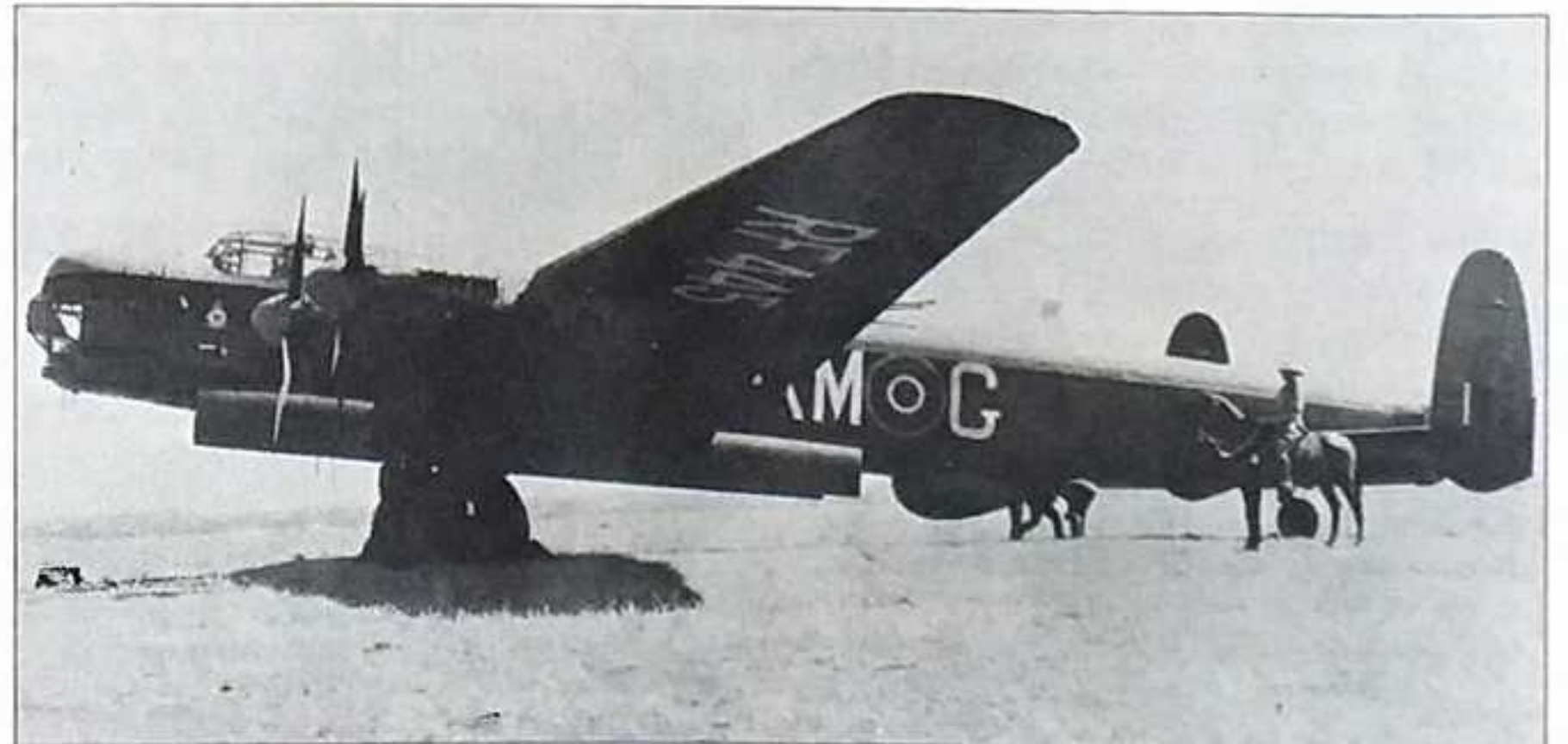
de lanzamiento de panfletos, que fueron especialmente penosas teniendo en cuenta el terrible frío que sufrieron las tripulaciones. El 10 de marzo de 1940 lanzó bombas por primera vez, durante una acción sobre la base naval de Hornum; tomaron parte seis aparatos, pero sólo uno arrojó su carga. La guerra llegó el mes siguiente a Noruega y los Hampden del 5.º Group partieron para atacar a los buques alemanes; su primera incursión tomó como objetivo unos cruceros en la zona de Kristiansand, perdiéndose dos de los Hampden del escuadrón. A continuación efectuó salidas de coloración de la nueva mina magnética británica, principalmente en Kattegat. El mes siguiente se produjo el asalto a Occi-

dente y el escuadrón y el resto del Mando de Bombardeo iniciaron la ofensiva sobre Alemania con ataques en el Rhur. El 44.º también efectuó salidas de bombardeo táctico nocturno en apoyo de los ejércitos en Francia. Tras Dunquerque se concentró sobre objetivos en Alemania, incluida una incursión ocasional sobre Berlín, que se encontraba al límite del alcance de los Hampden. La ofensiva continuó durante el invierno, llegando a causar la meteorología más problemas al escuadrón que las defensas alemanas.

Continúa en la pág. 3752



Un Avro Lancaster del 44.º Squadron (Rodesia), designado así en reconocimiento a la contribución rodesiana a la guerra. El 44.º fue el primer escuadrón equipado con el Lancaster y uno de sus pilotos, el jefe del escuadrón Nettleton, obtuvo la primera Cruz Victoria en ese modelo, durante una acción sobre Augsburg.



Un Avro Lincoln del 44.º Squadron en un aeródromo de Rhodesia, país que el escuadrón visitó en junio de 1948. Los Lincoln del escuadrón habían sido utilizados anteriormente para sofocar una rebelión en Adén, en la que atacaron las poblaciones de los insurgentes.

Helicópteros de asalto

Sea cual fuere el tipo de acción militar que se emprenda, siempre llega un momento en que se hace necesario asegurar una porción de terreno mediante fuerzas de infantería. En ese caso, la movilidad y la eficiencia son factores clave, y nada contribuye más a ellas que el helicóptero de asalto y de transporte táctico pesado.

Ningún otro tipo de avión se ha beneficiado tanto del paso de los motores de émbolo a los de turbina como el helicóptero militar de transporte y asalto. Pero incluso los helicópteros más recientes sufren todavía de ineficiencia aerodinámica básica, de manera que pueden cargar menos, volar a menor velocidad y a una distancia inferior que los aeroplanos con la misma potencia instalada. Además, el helicóptero tiene tendencia a experimentar severas vibraciones, y sus partes dinámicas cruciales, como engranajes, ejes de transmisión y rotores, no pueden ser duplicados, de manera que un fallo en cualquiera de ellos puede comportar consecuencias catastróficas. Es así que el helicóptero tiene todavía mucho campo por delante en cuanto a desarrollo. Sin embargo, gracias a las turbinas de gas los helicópteros de hoy día son vehículos muy eficientes.

Hasta 1960 era bastante raro encontrar un helicóptero que pudiese llevar una carga útil superior a una cuarta parte de su peso cargado. A veces, esa carga útil no era ni tan siquiera superior al peso de su planta motriz, que a su vez se veía obligada a funcionar casi siem-

pre a pleno rendimiento para conseguir unas velocidades máximas bastante bajas. En la actualidad, los helicópteros de transporte pueden llevar una carga útil igual a la mitad de su peso cargado; en otras palabras, esa carga útil puede equivaler al peso en vacío del helicóptero. Otro factor importante es que la planta motriz puede desarrollar la totalidad de su potencia durante largos períodos de tiempo y sin peligros de recalentamiento.

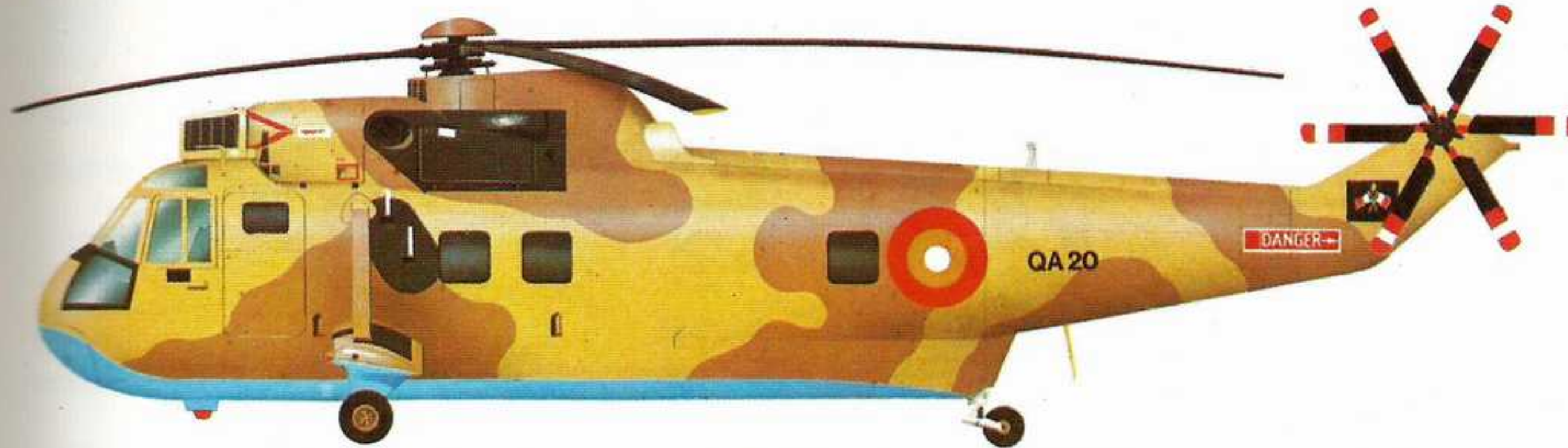
Otra mejora considerable con respecto a la adopción de los motores de turbina era que por primera vez en los grandes helicópteros podían agruparse varios motores en las proximidades del conjunto de engranajes del rotor principal. Pero incluso tras el cambio a las turbinas de gas, algunos helicópteros de transporte fueron diseñados de forma poco conveniente. Por ejemplo, el Bristol Belvedere de la RAF llevaba dos motores Napier Gazelle montados verticalmente en el interior de su fuselaje, de manera que ocupaban un espacio que de otra manera podría haberse destinado a carga o tropas. Por el contrario, algunos helicópteros como el moderno Westland 30 son,

al igual que los automóviles actuales, «compactos por fuera y amplios por dentro». Su cabina principal está totalmente libre de obstáculos y su piso se halla cerca del suelo, con acceso a través de dos grandes puertas laterales. Varios helicópteros presentan puertas traseras de carga y una rampa para poder embarcar vehículos. Gracias a la tremenda potencia de las turbinas modernas, el helicóptero de transporte puede tener una capacidad similar a la de los cargueros de ala fija como el Lockheed Hercules.

Desde que apareciera el Mi-6 («Hook» para la OTAN) en 1957, la Unión Soviética ha sido líder en cuanto a tamaño y capacidad de transporte de los helicópteros. La oficina de proyectos de M.L. Mil diseñó después del Mi-6 (del que siguen en servicio gran número de

Con mucho el helicóptero mayor y más capaz del mundo, el soviético Mil Mi-26 es ampliamente utilizado en cometidos civiles y militares. Su cabina principal tiene una anchura de 3,25 m y su carga útil asciende a 20 000 kg. Puede llevar más de 100 infantes pertrechados.





Diseñado para operar primordialmente como transporte táctico de tropas, el Westland Commando ha conseguido varias ventas entre los estados del Golfo; el ejemplar de la ilustración es uno de los cuatro Mk 2A utilizados por las Fuerzas Aéreas del Emirato de Qatar. En su cabina principal tienen cabida hasta 28 infantes.

ejemplares en nueve fuerzas aéreas) un aparato birrotor, el enorme Mi-12. Este modelo no tuvo éxito y el equipo de diseño, dirigido por Tishchenko, comenzó de nuevo y concibió un Mi-6 modernizado y equipado con motores de doble potencia (de 11 500 hp unitarios). Este gran helicóptero, el Mi-26 «Halo», se halla en servicio con la V-VS (Fuerza Aérea de la URSS), tanto con la V-TA (la organización de transporte aéreo militar) como, se cree, con las unidades tácticas de la FA (aviación frontal). Mayor y más capaz de cualquier otro helicóptero, el Mi-26 es un diseño convencional, cuyo único rasgo destacable es su gran rotor principal de ocho palas. Su bodega principal tiene una longitud de 15 m y una sección transversal de 3,25 m², superior a la de un Hercules. De hecho, la carga útil máxima de este helicóptero (20 000 kg) es mayor al límite aceptado para cualquiera de las variantes existentes del C-130.

Se cree que el prototipo Mi-26 voló en 1979, pero las fotografías de este modelo en servicio militar no comenzaron a aparecer hasta 1984. Las puertas traseras de carga admiten casi cualquier material en uso en primera línea y una de las cargas que lleva normalmente este helicóptero son dos vehículos de combate BMD o un cañón autopropulsado ASU-85. Puede transportar por lo menos 100 infantes pertrechados, además de equipo adicional, e incluso el tipo básico de carga puede acomodar 40 soldados en asientos laterales

Actualmente en proceso de conversión al nivel del CH-47D, el birrotor Chinook es el carguero pesado del US Army. En la fotografía, un Chinook transporta tres pares de contenedores de carburante hasta una posición de combate. La carga máxima a la eslinga es de 10 290 kg (foto US Army).



plegables. Desde luego, este tipo cuenta con provisión de medios para la rápida carga y descarga y, según se ha podido ver por televisión, puede transportar grandes pesos a la eslinga. Es posible que utilice navegación todo-tiempo, que incluso le capacite para volar a costas muy bajas. Un helicóptero tan grande se puede oír desde kilómetros de distancia, pero su supervivencia en territorio hostil mejora sensiblemente gracias a su capacidad de seguir el terreno y aprovechar todos sus accidentes para ocultarse.

Los únicos equivalentes occidentales del Mi-26 son el Boeing Vertol CH-47 Chinook y el Sikorsky CH-53E Super Stallion. Ambos son mucho más pequeños y menos potentes que el aparato soviético, pero su progresivo desarrollo con el transcurso de los años los ha convertido en máquinas muy capaces y perfeccionadas. Boeing Vertol espera reconstruir 436 Chinook del US Army al nivel del CH-47D, con numerosas mejoras entre las que se incluyen dos motores T55-712 con una potencia de emergencia aumentada a 4 500 hp uni-

La República Popular de China ha construido alrededor de mil helicópteros Z-5, cuyo diseño básico es el del Mil Mi-4 soviético (denominado «Hound» por la OTAN). Propulsado por un motor de émbolo de 1 700 hp, este valioso peón de brega es utilizado en China en tareas civiles y militares.

tarios, transmisiones más eficientes y muchas incorporaciones nuevas en cuanto a aviónica y sistemas. Su carga máxima, a la eslinga, asciende a 10 290 kg en distancias muy cortas, pero como se ha demostrado en ocasiones (en Vietnam y las Malvinas, por ejemplo) los Chinook se crecen en casos de emergencia.

Mejora del S-65

El CH-53E, o S-80, es la versión última del popular S-65 (CH-53), producido originalmente por Sikorsky para el US Marine Corps. La primera versión llevaba dos motores General Electric T64 de 2 850 hp unitarios, pero los CH-53E actuales montan tres de esos motores estabilizados a una potencia unitaria de 4 380 hp. Así se multiplica la relación carga



Un ejemplo gráfico de las posibilidades del Sikorsky CH-53E. Gracias a sus tres motores, puede izar prácticamente todo el material empleado por el US Marine Corps y rescatar aviones tácticos sin necesidad de que se les desmonte la célula.

El helicóptero biturbina de transporte y asalto Mil Mi-8 forma parte del equipo normalizado de los regimientos de helicópteros tácticos soviéticos y opera en distintas configuraciones. El transporte básico de asalto es el que la OTAN denomina «Hip-C» y en la ilustración aparece con cuatro contenedores de cohetes de 57 mm.



Fotografiados en el curso de unas maniobras, estos Westland Sea King HC.Mk 4 son básicamente similares a la versión de exportación Commando y, al igual que ella, puede llevar 28 infantes o una carga de 3 400 kg a la eslinga. Uno de los rasgos distintivos de esta versión es su tren de aterrizaje, fijo y de tipo no anfíbio (foto MoD).

útil-alcance y otros muchos aspectos de las prestaciones, aunque el CH-53E Super Stallion es poco más grande que la versión original. El fuselaje tiene un aspecto más aerodinámico, la cola es de tipo rediseñado (y, extrañamente, se halla inclinada a la izquierda) y el rotor principal es de siete palas. Su carga máxima, llevada a la eslinga, ha recido hasta los 15 280 kg, de manera que el peso máximo de la máquina es de 33 340 kg. Su nueva carga útil es casi equivalente al peso bruto máximo del CH-53 original. Esta puede estar com-

puesta por siete bandejas de carga normalizadas o por 55 infantes pertrechados.

La serie Sikorsky S-61, firmemente establecida a nivel mundial, es todavía muy importante. La firma italiana Agusta la construye aún en tres variantes distintas, la naval AS-61 (ASH-3H), la de transporte comercial AS-61N1 Silver y, finalmente, la HH-3F (S-61R) que, equipada con una rampa trasera, se emplea principalmente en misiones de búsqueda y salvamento. En Gran Bretaña, Westland produce varios modelos Sea King, comprendidos el Commando y su contrapartida utilitaria de la Royal Navy, el Sea King HC.Mk 4. Estos tipos llevan cargas externas de 3 400 kg y están equipados para misiones de salvamento rápido y para el lanzamiento de grandes pesos en paracaídas. Una de sus cargas típicas consiste en 28 infantes y pueden asimismo llevar varios esquemas de armas, como cañones,

cohetes y misiles guiados, para atacar objetivos en tierra, en el mar e, incluso, en vuelo.

Con mucho, los helicópteros de transporte y asalto más numerosos del mundo son los Mil Mi-8 y Mi-17 en los países del Este y la familia Bell «Huey» en Occidente. Los soviéticos son mucho mayores y también más potentes y, de hecho, equivalen al S-61. Las versiones del Mi-8, de las que se han construido por lo menos 10 000 ejemplares, llevan dos motores TV2-117A de 1 700 hp unitarios; el Mi-17 monta motores TV3-117MT de 2 200 hp unitarios, pero por lo general es similar al anterior. Su cabina puede acomodar 28 infantes o ser equipada con camillas para 12 enfermos o bajas; a través de unas grandes puertas traseras puede admitir cargas voluminosas o vehículos hasta un límite de peso de 4 000 kg. Algunas versiones del Mi-8, especialmente el modelo conocido por la OTAN como «Hip-E», pueden llevar armamento pesado para obligar a los defensores a mantener la cabeza agachada mientras el helicóptero desembarca sus fuerzas de asalto.

Inicialmente, la familia estadounidense Huey comprendía helicópteros bastante pequeños, con una capacidad usual para seis infantes y dotados con un único motor de 770 hp. En el transcurso de unos 30 años, Bell ha mejorado su prolífica serie hasta el Modelo 214ST actual, con dos motores de 1 700 hp unitarios y asientos para 18 pasajeros. Mien-

Con sus estabilizadores calados a su máximo ángulo de incidencia, estos Sikorsky UH-60A Black Hawk son algunos de los más de 600 empleados por el US Army. En la fotografía aparecen en el transcurso de unas importantes maniobras celebradas en el desierto de Egipto. Cada uno de estos aparatos puede llevar 11 infantes, o hasta 14 en configuración de alta densidad.



tras tanto han ido apareciendo diversos tipos mono y bimotores, algunos de los cuales han sido fabricados bajo licencia por Agusta en Italia, Fuji en Japón y AIDC en Taiwán. Otra familia polivalente de la misma categoría y tamaño es la Boeing Vertol CH-46 o Modelo 107. Máquina birrotora en tándem propulsada por dos motores T58 de 1 250 a 1 870 hp, puede acomodar 25 pasajeros y desempeñar casi todos los tipos de acciones militares. La versión CH/UH-46 sigue siendo el principal helicóptero utilitario y de transporte de asalto de la US Navy y el US Marine Corps; 273 de los CH-46 del USMC han sido reconstruidos por Boeing Vertol al nivel del CH-46E, con muchas mejoras. En Japón, Kawasaki ha producido muchas versiones del KV-117, algunas de las cuales llevan equipo operacional específico (por ejemplo, para misiones contraincendios, de salvamento, de transporte sanitario y de contramedidas de minado).

El nuevo helicóptero más importante del US Army (que es el principal usuario mundial de aparatos de alas rotativas) es el Sikorsky S-70, que ha aparecido en distintas variantes. La versión original es la UH-60A, comenzada a construir en 1974 en respuesta al requerimiento UTTAS (Utility Tactical Transport Aircraft System) del US Army. Aunque hubo de afrontar exigentes demandas en cuanto a flexibilidad operativa (por ejemplo, debía caber en el interior de un Hercules), su única demanda básica en cuanto a carga útil era que pudiese llevar un pelotón de once hombres pertrechados. Así, el UH-60A emergió como un Huey modernizado y mucho más potente, con un gancho externo para cargas de hasta 3 630 kg y, a partir de 1984, con un ESSS (External Stores Support System) añadido que comprende una fijación desmontable de la que pueden suspenderse 2 270 kg a cada costado del helicóptero. Cargas típicas de este aparato son depósitos para largo alcance, misiles Hellfire, lanzacohetes, dispersadores de minas M56, contenedores de perturbación de ECM e, incluso, motocicletas.

Un buen helicóptero de esta categoría se convierte en automáticamente útil para otros muchos cometidos. La primera de las versiones derivadas del S-70 fue la S-70L, en pro-

El Aérospatiale AS 332B es la versión básica original del difundido Super Puma y tiene un fuselaje más corto que el del AS 332M. En la fotografía aparece mientras desciende de él un grupo de infantes, con un carro AMX 30 en segundo plano. Filtros especiales tronónicos protegen las tomas de aire de sus motores Makila de tecnología avanzada (foto Aérospatiale).



Un jeep desciende de un Aérospatiale SA 321G Super Frelon de la Aéronavale francesa. Este gran trimotor puede ser utilizado con un completo equipo antisubmarino para apoyar a los submarinos nucleares franceses. En cometidos de transporte puede llevar una carga de hasta 4 500 kg (foto Aérospatiale).

ducción para varias armadas con la denominación de Seahawk. Para el US Army, Sikorsky ha desarrollado el EH-60A y el EH-60B, con capacidad electrónica primaria. El EH-60B no se ha producido en serie, a pesar de que se adaptaba al requerimiento SOTAS (Stand-Off Target Acquisition System), para el que estaba equipado con varios sensores entre los que figuraba un gran radar de vigilancia del campo de batalla. Por el contrario, el EH-60A lleva equipo especial (sobre todo el ALQ-151 Quick Fix II) para interceptar, identificar y perturbar las comunicaciones enemigas en el campo de batalla. Esta instalación de ECM (contramedidas electrónicas) pesa 820 kg, pero está previsto que esta plataforma SEMA (Special Electronics Mission Aircraft) se dedique sólo a este cometido y o deba simultanear con misiones de asalto y de suministro. Los datos sobre el ALQ-151 se mantienen en secreto, pero es seguro que hace más cosas además de interferir simples emisiones por radio.

Otra variante del S-70 es el HH-60 Night Hawk de la US Air Force. Es, sin duda, el helicóptero de salvamento más avanzado del mundo. Durante la guerra de Vietnam se utilizaron por primera vez los helicópteros en salidas lejanas, diurnas y nocturnas, para rescatar aviadores derribados y tropas amigas en apuros, a veces bajo el fuego de las armas del enemigo. En la actualidad tales misiones re-



Westland Helicopters ha vendido la versión de aerolínea del Westland 30 a importantes clientes, pero está todavía a la espera del primer pedido por la variante táctica. Propulsada por dos motores T700 o los Gem repotenciados, puede llevar 19 infantes, o 17 con material de apoyo (foto Westland Helicopters).

sultan prácticamente imposibles debido a la demostrada letalidad de los modernos cañones y misiles antiaéreos. Por ello se emitió un requerimiento por un helicóptero altamente especializado, con gran alcance, sofisticadas ayudas a la navegación y capaz de volar con seguridad a nivel del suelo sobre territorio enemigo. El Night Hawk presenta prominentes depósitos externos, mayor capacidad de combustible y una sonda de recepción del mismo en vuelo, lo que le da la posibilidad de operar a más de 460 km de su base, sin escolta, y regresar con diez hombres a bordo. Cuenta con ayudas a la navegación especiales, comprendido un infrarrojo de barrido delantero, y completos sistemas de ECM y comunicaciones, así como la posibilidad de guiarse por las emisiones de radio de los equipos de supervivencia en combate.

Desarrollo polivalente

A finales de 1986 debe tener lugar el primer vuelo del EH 101, un helicóptero trimotor polivalente y completamente nuevo desarrollado por EHI. Esta empresa ha sido creada al 50 % por Agusta y Westland, y el EH 101 está previsto que satisfaga las necesidades de las armadas de Italia y Gran Bretaña, como deseable sustituto del Sea King. Se prevé que el EH 101 adopte diversas formas, una de las cuales se adaptará a misiones sobre tierra. Aparato de cierta entidad, estará equipado con tres motores General Electric CT7 de 1 730 hp unitarios (básicamente el T700 instalado en la familia de bimotores S-70/H-60) y podrá llevar 28 infantes. Ésa es también la capacidad de los Sea King/Commando, pero su carga útil de 6 800 kg duplica exactamente la de esos modelos. En una sola misión, el EH 101 podrá elevarse con 24 infantes pertrechados y todo su equipo, y desplazarse a 290 km/h sobre una distancia de 370 km y retornar al punto de partida sin haber repostado.

Será interesante comprobar si el costoso EH 101 consigue igualar el récord de ventas de los Aérospatiale Puma y Super Puma franceses, que son menores y menos potentes (el Super Puma monta dos motores Turboméca Makila de 1 780 hp), pero que pueden llevar 24 soldados sobre la misma distancia. Se han vendido alrededor de 700 Puma y, a finales de 1984, unos 200 Super Puma. El modelo militar actual es el AS 332M, con capacidad para 25 soldados o para nueve pacientes en camillas y tres asistentes sentados.



Fokker F.VII

Tras la I Guerra Mundial, los mejores aviones comerciales salieron de los establos de Junkers y de los del «Holandés Volante» Anthony Fokker, quien había diseñado algunos de los mejores cazas alemanes del conflicto. Con los años, los transportes Fokker sirvieron también para erigir una potente industria del sector en Estados Unidos.

Cuando Alemania acabó en el caos militar, político e institucional en noviembre de 1918, Anthony Fokker se encontró con una factoría llena de sus más recientes aviones, con millones de marcos en un banco y ante la perspectiva de perderlo todo. Los consejos revolucionarios de obreros y soldados detentaban parcialmente el control, y no estaban dispuestos a que los industriales que se habían enriquecido con el régimen imperial que provocó la I Guerra Mundial disfrutasen de sus beneficios. Los Aliados vencedores habían prohibido la construcción de aviones, a excepción de modelos deportivos de la menor potencia motriz posible. Una noche, Fokker consiguió escabullirse de quienes le vigilaban y llegar a Berlín, desde donde logró por diversos conductos enviar grandes sumas de su capital a los Países Bajos, su tierra natal. Su otro problema eran ingentes cantidades de utillajes y diverso material aéreo, pero en 1920 consiguió trasladar seis trenes, cada uno compuesto por 60 plataformas, desde Schwerin a su nueva factoría de Amsterdam, y todo ello bajo las barbas de la Comisión de Control aliada.

Sin embargo, y volviendo a principios de 1919, Fokker y su diseñador en jefe, Reinhold Platz, habían decidido que la empresa se dedicase a la producción de aviones de pasajeros. Su primer resultado fue el F.I. Su estructura era consecuencia obvia de los trabajos anteriores. Su fuselaje iba a ser de tubos de acero, minuciosamente cortados y, si era necesario, curvados, y soldados con gran precisión; su revestimiento debía ser textil. Así se habían construido sus famosos cazas. Platz había sido uno de los pioneros de las alas de madera sin arriostrar, cuyo revestimiento en contrachapado era una forma primitiva de los más modernos de tipo resistente. Al

construir un ala profunda se conseguía que fuese ligera, fuerte y que no precisase arriostramiento externo. El ala del F.I. era prácticamente la del caza D.VIII, pero a mayor escala. Se decidió montarla en parasol sobre el fuselaje; éste presentaba una impresionante hilera de cabinas abiertas para el piloto y seis pasajeros, los segundos en tres parejas lado a lado. Pero antes de que ese prototipo (llamado V 44) llegase muy lejos, Fokker y Platz tomaron una decisión que probablemente supuso la diferencia entre el fracaso y el éxito: determinaron rediseñar el fuselaje para que los pasajeros se acomodasen en su interior, en una cabina cerrada.

El resultado fue el prototipo V 45 (o F.II), puesto en vuelo en octubre de 1919 por Bernard de Waal, jefe de pilotos de pruebas y director de la escuela de la compañía. El ala, concebida en origen para el V 44, había sido fijada directamente a la parte superior del fuselaje. La cabina tenía capacidad para cuatro pasajeros, en tanto que un quinto podía sentarse junto al piloto, en una cabina de vuelo abierta bajo el borde de ataque alar. Propulsado por un motor refrigerado por agua, un lineal de seis cilindros BMW IIIa de 185 hp, el F.II resultaba lento, pero sus pasajeros disfrutaban de mayor confort que en cualquiera de los aviones militares modificados propios de las empresas francesas y británicas.

De Waal trasladó en secreto el prototipo V 45 a los Países Bajos el 20 de marzo de 1920. Posteriormente este modelo entró en servi-

De concepción típica de Fokker, con un ala bilarguera de madera revestida en contrachapado y fuselaje de tubos de acero soldados con revestimiento textil, los cuatro F.VII de serie tenían capacidad para dos tripulantes y ocho pasajeros.



El famoso F.VII-3m (*Southern Cross*) de sir Charles Kingsford Smith llegó a Brisbane el 9 de junio de 1928 tras haber cubierto 11 890 km a través del Pacífico, procedente de California. La matrícula estadounidense (1985) se convirtió en la VH-USU para el vuelo de regreso a Gran Bretaña, en 1929.



La aerolínea italiana Avio Linee Italiane recibió tres F.VIIA-3m, incluido el de la ilustración. En 1933 fue vendido a la Società Aerea Mediterranea y más tarde fue absorbido por el Ala Littoria y desguazado en 1939.

cio con varias aerolíneas, construido por Fokker y, bajo licencia, por Grulich; los aviones de este fabricante llevaban motores BMW de 250 a 320 hp y, usualmente, cabina de vuelo cerrada y arriostramiento alar parcial. Este modelo sirvió para que Fokker se convirtiese en un conocido productor de aviones comerciales. A pesar de sus alas de madera y fuselajes revestidos en tela, los F.II fueron aviones robustos que todavía permanecían en servicios regulares con algunas compañías (una de éstas era Deutsche Lufthansa) durante los años treinta; uno de ellos volaba todavía en 1940.

Naturalmente, Fokker desarrolló el F.II que, a través del F.III, se convirtió en el F.IV de 1921. El primero, propulsado por motores BMW, Eagle, Puma y Jupiter, se vendió bien y fue, con mucho, el avión comercial más importante en la Europa septentrional, incluida la URSS, entre 1922 y 1925. El F.IV era mucho mayor pero todavía un monomotor, con un Liberty de 420 hp. Se vendieron dos ejemplares al US Army, que los denominó T-2. Uno de ellos se hizo famoso el 3 de mayo de 1923 al volar sin escalas a través de EE UU, de Nueva York a San Diego. Ello atrajo más ventas para el US Army y la US Navy, lo que a su vez espoleó a los fabricantes estadounidenses. Pero Fokker anuló gran parte de su posible competencia al establecer una subsidiaria norteamericana, la Atlantic Aircraft Corporation de Nueva Jersey. Más tarde, los Fokker de Atlantic comenzaron a diferenciarse de los de la firma holandesa en cuestiones de detalle y motrices, hasta que en 1925 el gerente de Atlantic, R. B. C. Noorduyn (quien más tarde construiría un famoso avión propio, el Norseman), empezó a desarrollar los transportes Fokker de forma independiente.

A principios de 1923, Fokker y el ingeniero Walther Rethel (quien más tarde sería uno de los puntales de la firma Arado) iniciaron el diseño del F.VII, un aparato para seis pasajeros equipado con un Rolls-Royce Eagle de 360 hp. Presentaba un ala de 71,72 m² de superficie comparados con los 39,11 m² del F.III y los 89,00 m² del F.IV. Dotado con un motor nuevo y más potente y también con un ala más pequeña, podía transportar más y a mayor velocidad, lo que redujo los costes de explotación. Se construyeron sólo cinco

F.VII, pero el tipo mejorado F.VIIA se convirtió en otro ganador nato. Puesto en vuelo a principios de 1925, montaba un ala de dimensiones reducidas (58,53 m²) en la que los alerones se integraban perfectamente en el perfil general del plano. Los motores usuales fueron los Bristol y Gnome-Rhône Jupiter de 450 hp, pero uno de los primeros ejemplares montó un Packard A-1500 de 400 hp, una mejora del Liberty.

Requerimiento de KLM

En el verano de 1924, la aerolínea holandesa KLM, equipada casi exclusivamente con aviones Fokker, emitió una especificación por un aparato comercial con cabida para diez pasajeros y que fuese capaz de volar con un motor cortado. Se sugirió que usase tres motores Siddeley Puma. Fokker estaba muy interesado en el trimotor Junkers G.23, que voló en noviembre de 1924. Pero el industrial neerlandés escribió en su autobiografía: «Cuando Byrd expresó su interés en adquirir el primer Fokker de tres motores, yo no conocía todavía el Junkers. Ese avión fue construido en base a las instrucciones que cablegrafié respecto a la instalación de tres motores Wright en un F.VII.» Resulta sorprendente que más tarde Fokker afirmase que construyó el trimotor Fokker F.VIIA-3m sólo para competir en la Prueba de Fiabilidad Ford, que comenzó en EE UU en setiembre de 1925. En realidad, Fokker tenía mucho interés por el mercado estadounidense y, por supuesto, por la publicidad. Así, el primer F.VIIA-3m recibió motores norteamericanos, los Wright J-4 Whirlwind de 200 hp, y fue preparado para la prueba. Como era característico en Fokker, ese avión recibió el nombre de la compañía en el ala y el fuselaje. Puesto en vuelo el 4 de setiembre de 1925, requirió muy pocas modificaciones, y fue desmontado y enviado por mar a EE UU.

El aspecto del nuevo avión era sensacional y su comportamiento durante las pruebas fue inmejorable. Demostró que podía volar con un motor exterior cortado, y Henry y Edsel Ford mostraron por él un gran interés. El Fokker se impulsó fácilmente en la prue-



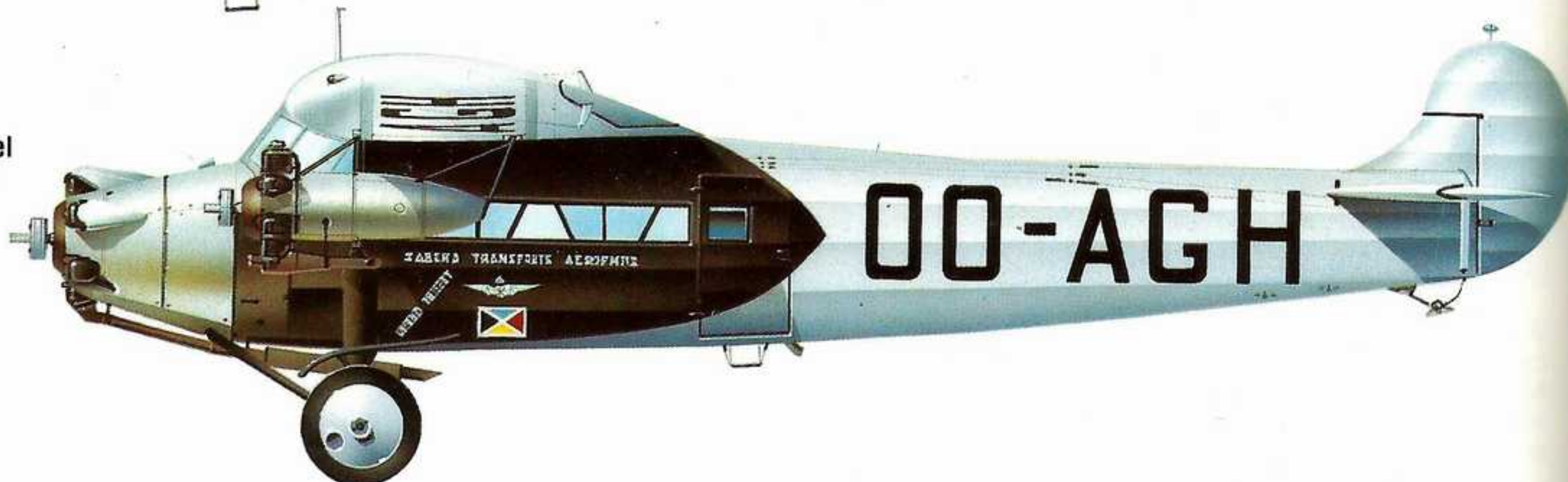
El primer prototipo del monomotor Fokker F.VII fotografiado el 11 de abril de 1924, en el curso de su vuelo inaugural. Los empujantes verticales fueron más tarde rediseñados y adquirieron mayor superficie y un timón de dirección de perfil redondeado. Este avión fue más tarde matriculado H-NACC.



El primer Fokker F.VII trimotor (n/c 4900) participó en 1925 en la Prueba de Fiabilidad Ford y más tarde fue vendido a Edsel Ford. Bautizado *Josephine Ford*, voló de Spitzbergen al Polo Norte el 9 de mayo de 1926, al mando del capitán de corbeta Richard E. Byrd y pilotado por Floyd Bennett.



Sabena fue un importante usuaria del F.VIIB-3m y empleó aviones construidos bajo licencia por la compañía belga SABCA. Este ejemplar, el OO-AGH, se recibió en setiembre de 1932 y se usó en rutas europeas hasta mayo de 1940, en que fue capturado por las fuerzas alemanas en el aeropuerto de Haren, cerca de Bruselas.



El F.VIIB-3m PH-AFS fue inicialmente empleado por KLM, que lo bautizó *Specht* (pájaro carpintero). En agosto de 1936 fue vendido a Crilly Airways pero su destino real fueron las fuerzas nacionalistas españolas, que lo recibieron en Burgos y lo emplearon contra el gobierno.

ba y Edsel Ford lo adquirió para la expedición científica del capitán de corbeta Richard E. Byrd sobre el Polo Norte. Bautizado *Josephine Ford*, y con los escapes mejorados y dotado con un tren de esquíes, llegó sobre el Polo el 9 de mayo de 1926, tripulado por Byrd y Floyd Bennett. Ese avión se halla actualmente en el Museo Ford de Dearborn. Más tarde, Ford produjo su propio trimotor, con estructura Junkers íntegramente metálica y revestimiento corrugado.

Desde el principio, la demanda por el F.VIIA-3m fue superior a las posibilidades de las factorías holandesa y estadounidense de Fokker. Más tarde se llegó a un acuerdo con un grupo industrial de Wheeling, en Virginia, que confiaba en que la aviación supliese en parte el declive de sus intereses en el acero; al poco tiempo, en Wheeling se producía un trimotor de diez plazas cada cinco días. Las licencias de construcción fueron también a parar a Bélgica, Gran Bretaña, Italia y Polonia. La factoría británica fue A. V. Roe, que produjo varios tipos derivados entre los que figuró un elegante bimotor, el Avro 642. Fue un aparato más grácil que el tipo bimotor concebido por la propia Fokker, el F.VIII. Éste era una máquina de 15 plazas, de la que la empresa húngara Manfred Weiss produjo dos ejemplares.

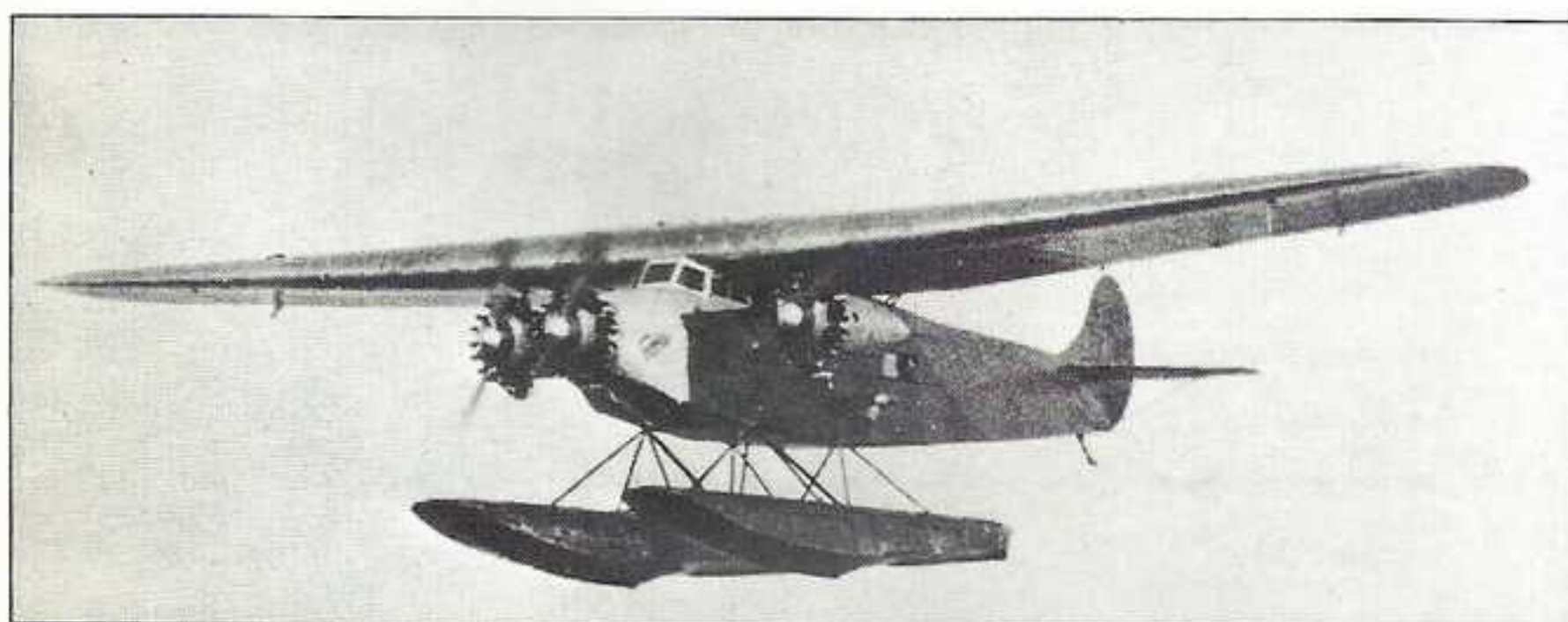
Hasta 1934, prácticamente todos los desarrollos de Fokker fueron trimotores. En 1926 se habían encargado dos F.VII de producción holandesa para la expedición de sir Hubert Wilkins al Ártico. Uno de ellos fue un aparato con motores Liberty, pero el otro fue un trimotor modificado y de mayor tamaño que gradualmente se convirtió en el tipo normalizado de serie, el F.VIIB-3m. Tenía un ala mayor (de 67,54 o 67,72 m²), pero no tan grande como la del F.VII original, y había sido diseñada en los Países Bajos para el Fokker (Atlantic) F.9 estadounidense. Así, ese segundo aparato fue único porque conservaba los motores Whirlwind de 200 hp y el fuselaje del F.VIIA. Tras la expedición, este Fokker de largo alcance fue revisado por Boeing y vendido a un australiano, el jefe de escuadrón Charles Kingsford Smith. Remotorizado con los J-5 Whirlwind de 237 hp y luciendo el nombre *Southern Cross*, el Fok-

ker despegó de Oakland (California) el 31 de mayo de 1928. Era el comienzo de una carrera que iba a convertirle en uno de los aviones más famosos del período de entreguerras, más incluso que el Ryan de Lindbergh. Actualmente este avión se exhibe en Eagle Farm, en Brisbane.

El trimotor de «ala grande» tenía un interesante potencial, especialmente equipado con mayor potencia motriz, y el F.VIIB-3m comenzó a ser comercializado en 1928, usualmente con motores Whirlwind de la serie J-6, de 300 a 330 hp. El primer ejemplar de producción fue otro aparato especial, construido en 1927 como el *America* para el vuelo transatlántico de Byrd. Rebautizado *Friendship* (un nombre profético para Fokker), participó en otros vuelos épicos. Varios de los trimotores agrandados fueron conversiones de F.VIIA, y uno de ellos, quizás el más famoso, comenzó siendo el H-NADP, con motores Jupiter, y llevó a un acaudalado estadounidense en el primer vuelo de pasaje de KLM a las Indias Orientales neerlandesas. En 1928 fue reconstruido en un F.VIIB-3m con motores Gnome-Rhône (Bristol) Titan.

Construcción bajo licencia

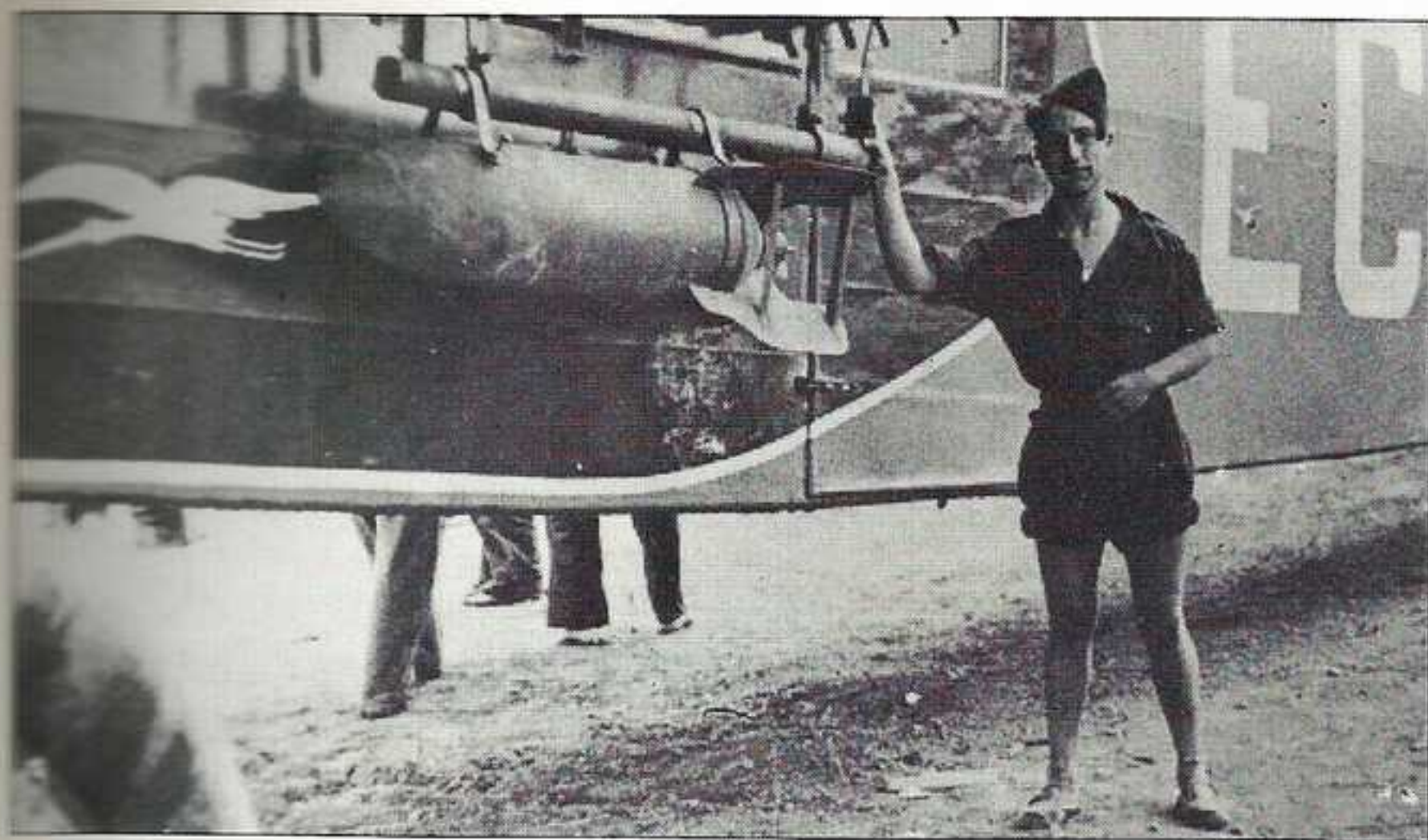
El F.VIIB-3m fue el principal avión comercial mundial del período 1927-1933. Fokker y Atlantic construyeron 147 unidades, y versiones básicamente similares se produjeron bajo licencia (con muchos tipos de motores) en Bélgica, Checoslovaquia, Francia, Gran Bretaña, Italia y Polonia. Nueve de los subtipos construidos con licencia fueron militares y cuatro de ellos bombarderos. Los Fokker de bombardeo más importantes fueron, posiblemente, los Avia F.IX. La compañía checa Avia construyó 21 aviones F.VIIB-3m (uno de ellos de bombardeo), seguidos por doce bombarderos F.IX basados en el Fokker F.IX, una máquina mucho más potente, equipada con motores Jupiter de 500 hp construidos por Walter y capaz de despegar con un peso de 9 000 kg. Un F.IX de KLM acabó su carrera en la aviación republicana durante la Guerra Civil española, y fue utilizado también como bombardero.



El F.VIIB-3m n/c 5028 iba a ser utilizado en la expedición a la Antártida planeada en 1928 por el capitán de corbeta Richard E. Byrd. Pero finalmente se empleó un Ford Trimotor, y el Fokker, bautizado *Friendship*, fue equipado con flotadores y sirvió para un vuelo transatlántico, con Amelia Earhart como pasajera.



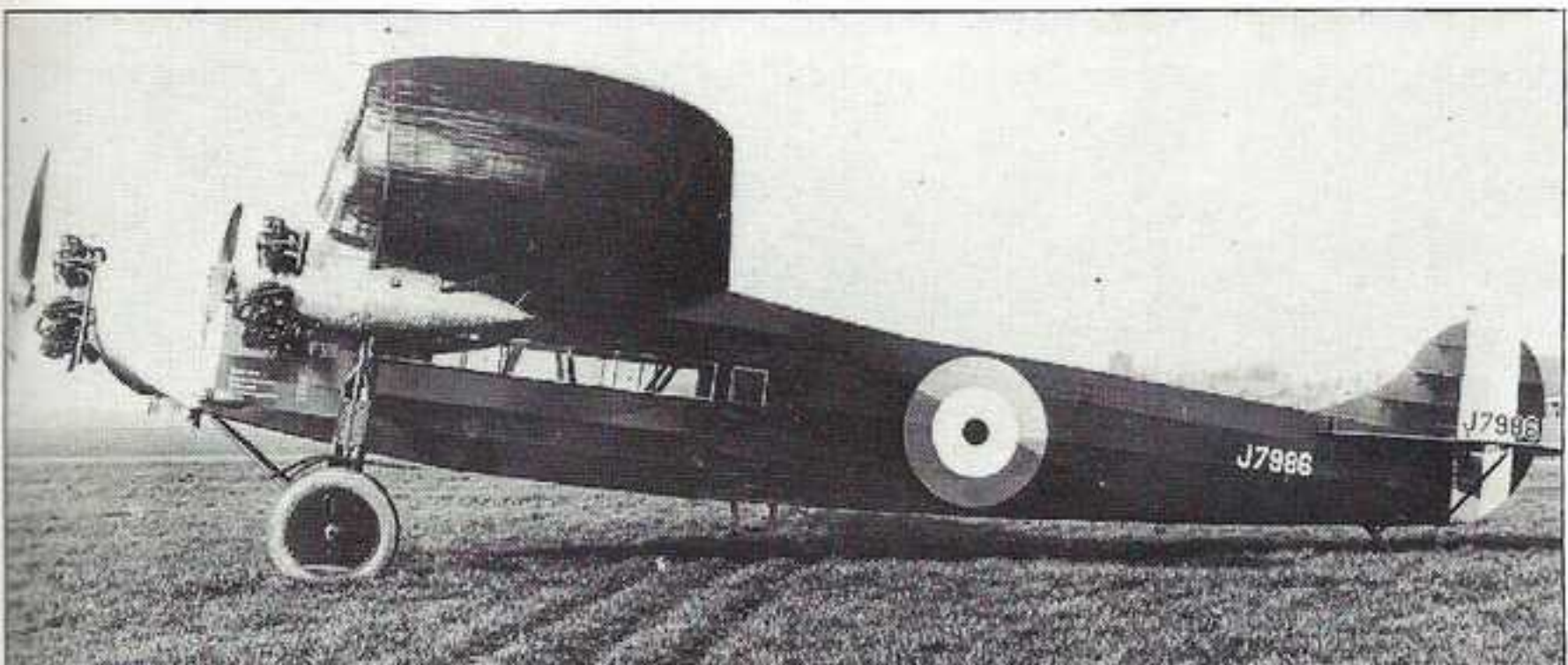
El US Army recibió ocho aviones C-2A, que diferían del F.VIIB-3m normal por su fuselaje agrandado, para 10 plazas, su cabina modificada y sus motores Wright J-5 de 220 hp. Este ejemplar, bautizado *Question Mark*, fue utilizado en enero de 1929 para establecer una plusmarca de autonomía con repostaje de carburante en vuelo.



Durante la Guerra Civil española, ambos bandos emplearon aviones Fokker F.VII. Este ejemplar era uno de los tres F.VIIB-3m entregados originalmente a las líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) y utilizados por los gubernamentales. En las estructuras de las ventanillas se fijaron unos lanzabombas de construcción artesanal.

La subsidiaria estadounidense puso fin a su ligazón con Fokker mediante diez gigantescos F.32, cuya designación indicaba el número de plazas. Propulsados por cuatro Pratt & Whitney Hornet de 575 hp en parejas en tándem, fueron considerados demasiado grandes para el mercado. De vuelta a Amsterdam, los Fokker trimotores tradicionales iban a ser también mejorados. En 1930 apareció el F.XII, con un ala de 82,96 m² y motores Pratt & Whitney Wasp de 425 hp. Con capacidad para 16 pasajeros, el F.XII fue el principal modelo de KLM y sirvió también con la aerolínea sueca ABA y con la danesa DDL; dos ejemplares fueron construidos en la propia Dinamarca. Este modelo dio paso al agrandado F.XVIII de 1932. Éstos fueron los últimos trimotores Fokker de serie. Las increíblemente expertas tripulaciones de KLM demostraron las excelencias de estos aviones, que comenzaban a resultar pasados de moda. En 1933, el F.XVIII PH-AIP *Pelikaan* llevó correo navideño a Batavia en 73 horas 34 minutos, mientras que en 1934 el PH-AIS *Snip* también llevó un cargamento postal navideño, pero a Curaçao, en menos de 56 horas.

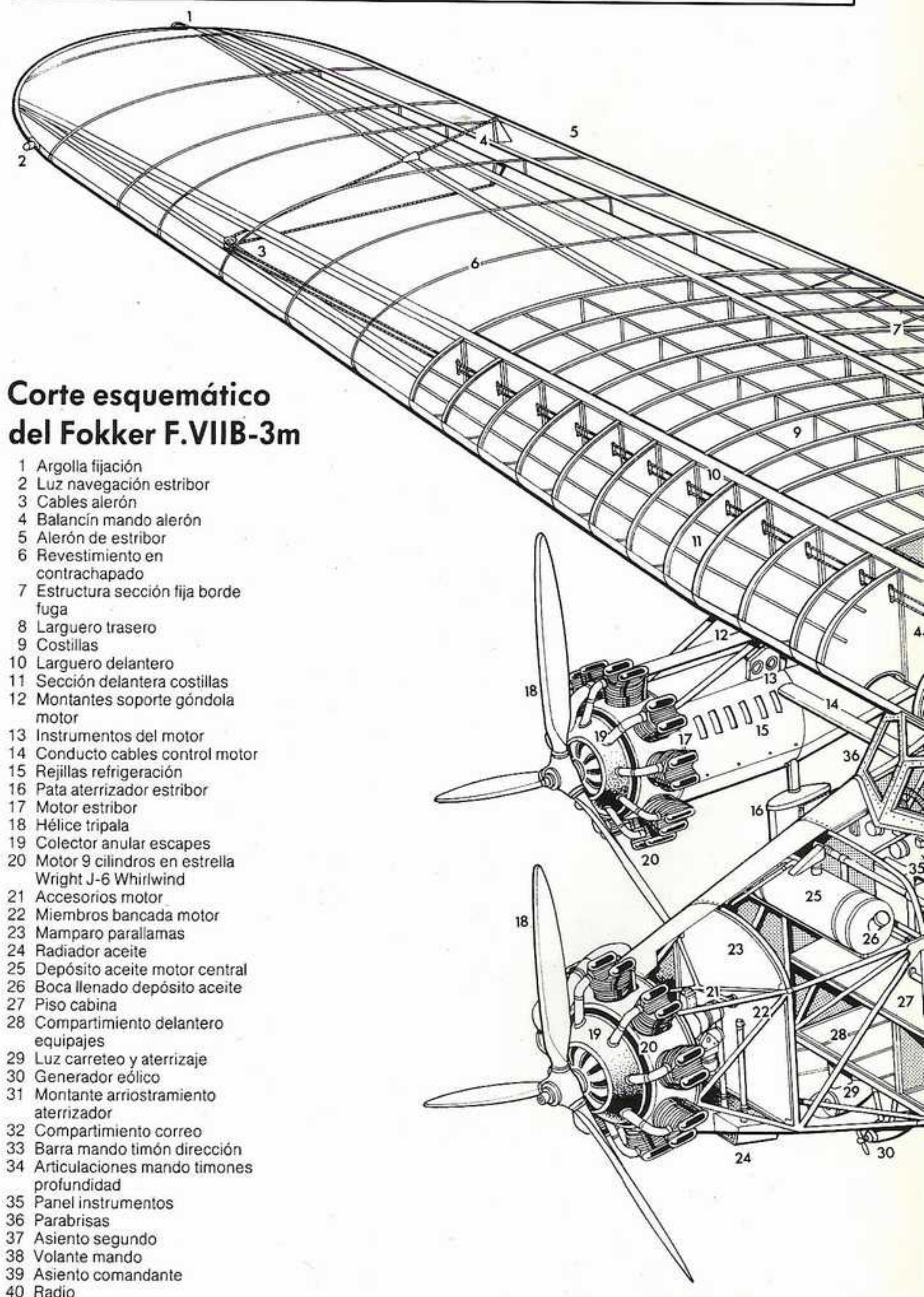
En 1932 Fokker comenzó a aceptar las ventajas de la construcción íntegramente metálica con revestimientos resistentes, pero siguió adhiriéndose a los sistemas tradicionales de producción. El resultado fue el F.XX de 1933, que intentó adaptarse a las corrientes constructivas con sus motores Cyclone de 640 hp y su tren de aterrizaje retráctil. Por primera vez se había prestado atención especial a la reducción de la resistencia, y el nuevo modelo podía alcanzar los 305 km/h. Pero ahora debía competir con los Boeing 247 y Douglas DC-1 y, muy a pesar, KLM decidió en 1933 quedarse con el modelo de Douglas, que sería el DC-2. Pero Fokker siguió intentándolo, y sus dos últimos modelos de la familia fueron el voluminoso F.XXXVI, puesto en vuelo en junio de 1934, y el algo menor F.XXII, que voló un año después. Por entonces, las designaciones seguían a la del F.32 estadounidense. Ambos tipos fueron tradicionales máquinas de ala alta, de tubos de acero, tela y contrachapado, pero con cuatro motores en el ala, Cyclone de 750 hp en el «36» y Wasp de 500 hp en el «22».



El segundo F.VIIA-3m (n/c 49) fue entregado por Fokker al Real Establecimiento de Aviones en colores militares británicos en abril de 1927. Fue evaluado como un potencial modelo de transporte y llevó el numeral J7986. Más tarde fue modificado para probar el diseño alar experimental Steiger Monospar ST.2.

Vuelos famosos de los Fokker

- 2-3 de mayo de 1923:** los tenientes Macready y Kelly vuelan sin escalas de Nueva York a San Diego en un Fokker T-2 del US Air Service, en un tiempo de 26 horas 50 minutos
- 24 de noviembre de 1924:** Van der Hoop lleva a cabo el primer vuelo de aerolínea desde Amsterdam a Batavia (en las Indias Orientales) en un Fokker F.VII de KLM
- 27 de julio de 1925:** M. Grase establece una plusmarca de autonomía de 3 horas 30 minutos 30 segundos con una carga útil de 1 500 kg en un Fokker F.VIIA
- Setiembre de 1925:** Anthony Fokker se impone en la Prueba de Fiabilidad Ford a los mandos de un F.VII-3m
- 9 de mayo de 1926:** Floyd Bennet pilota el Fokker F.VII-3m de la expedición de Byrd entre Spitzbergen y el Polo Norte
- 28-29 de junio de 1927:** los tenientes Hegenberger y Maitland, del US Army, vuelan en el Fokker C-2 *Bird of Paradise* desde Oakland (California) a Wheeler Field (Hawaii) en 25 horas 15 minutos
- 29 de junio-1 de julio de 1927:** el prototipo F.VIIB-3m es tripulado por Bernt Balchen y Byrd entre Roosevelt Field (EE UU) y Ver-sur-Mer (Francia) en un tiempo de 43 horas 21 minutos
- 15-23 de julio de 1927:** un F.VIIA de KLM pilotado por Geysendorffer y Scholte lleva a cabo el primer servicio regular de Amsterdam a Batavia
- 31 de mayo de 1928:** Charles Kingsford Smith y su tripulación llevan a cabo en un F.VIIB-3m la primera travesía aérea del océano Pacífico de Oakland (California) a Sydney (Australia), vía Honolulu, Suva y Brisbane; en cubrir los 12 550 km emplearon 88 horas
- 10 de junio de 1928:** pilotado por Barnard y Allott, un F.VIIA vuela de Gran Bretaña a la India; el trayecto de ida se demoró por la necesidad de cambiar un motor, pero el de regreso se cubrió en cuatro días y medio
- 17-18 de junio de 1928:** Amelia Earhart se convierte en la primera mujer que cruza el Atlántico por vía aérea, volando de la bahía de Trepassey al puerto de Burry en el F.VIIB-3m *Friendship*, pilotado por Wilmer Stultz
- 10-11 de setiembre de 1928:** Kingsford Smith completa con éxito la primera travesía aérea del mar de Tasmania entre Australia y Nueva Zelanda en un F.VIIB-3m; el vuelo de regreso tuvo lugar en octubre de ese mismo año
- Enero de 1929:** el Fokker C-2A *Question Mark* es tripulado por personal de la USAAF (Spaatz, Eaker, Quesada y Halvorsen) y establece un plusmarca de autonomía con repostaje de carburante en vuelo al mantenerse en el aire durante 150 horas 40 minutos y 15 segundos
- 10 de julio de 1929:** Kingsford Smith y su tripulación llegan a Croydon (Gran Bretaña) desde Australia en su F.VIIB-3m, tras su vuelo de 12 días 18 horas
- 24-26 de julio de 1930:** Kingsford Smith y su tripulación vuelan de Portmarnock a Harbour Grace y Nueva York en su F.VIIB-3m.



Corte esquemático del Fokker F.VIIB-3m

- 1 Argolla fijación
- 2 Luz navegación estribor
- 3 Cables alerón
- 4 Balancín mando alerón
- 5 Alerón de estribor
- 6 Revestimiento en contrachapado
- 7 Estructura sección fija borde fuga
- 8 Larguero trasero
- 9 Costillas
- 10 Larguero delantero
- 11 Sección delantera costillas
- 12 Montantes soporte góndola motor
- 13 Instrumentos del motor
- 14 Conducto cables control motor
- 15 Rejillas refrigeración
- 16 Pata aterrizador estribor
- 17 Motor estribor
- 18 Hélice tripala
- 19 Colector anular escapes
- 20 Motor 9 cilindros en estrella Wright J-6 Whirlwind
- 21 Accesorios motor
- 22 Miembros bancada motor
- 23 Mamparo parallamas
- 24 Radiador aceite
- 25 Depósito aceite motor central
- 26 Boca llenado depósito aceite
- 27 Piso cabina
- 28 Compartimiento delantero equipajes
- 29 Luz carrete y aterrizaje
- 30 Generador eólico
- 31 Montante arriostamiento aterrizador
- 32 Compartimiento correo
- 33 Barra mando timón dirección
- 34 Articulationes mando timones profundidad
- 35 Panel instrumentos
- 36 Parabrisas
- 37 Asiento segundo
- 38 Volante mando
- 39 Asiento comandante
- 40 Radio



El Avro Ten G-AASP *Achilles* fue entregado a Imperial Airways en su estación de El Cairo en abril de 1931 y se dedicó a patrullar sobre los oleoductos en virtud de un contrato firmado con la Iraq Petroleum Transport Co. Devuelto a Gran Bretaña, fue empleado por Imperial Airlines en vuelos *charter* hasta su desguace en 1939.

El gobierno polaco encargó una versión de bombardeo del F.VIIB-3m, que fue construida por la factoría Plage y Laskiewicz de Lublín. Este modelo sirvió con el 211.º Escuadrón del Dywizjon Bombony (grupo de bombardeo), equipado con una torreta dorsal abierta, lanzabombas ventrales y motores J-5 Whirlwind.

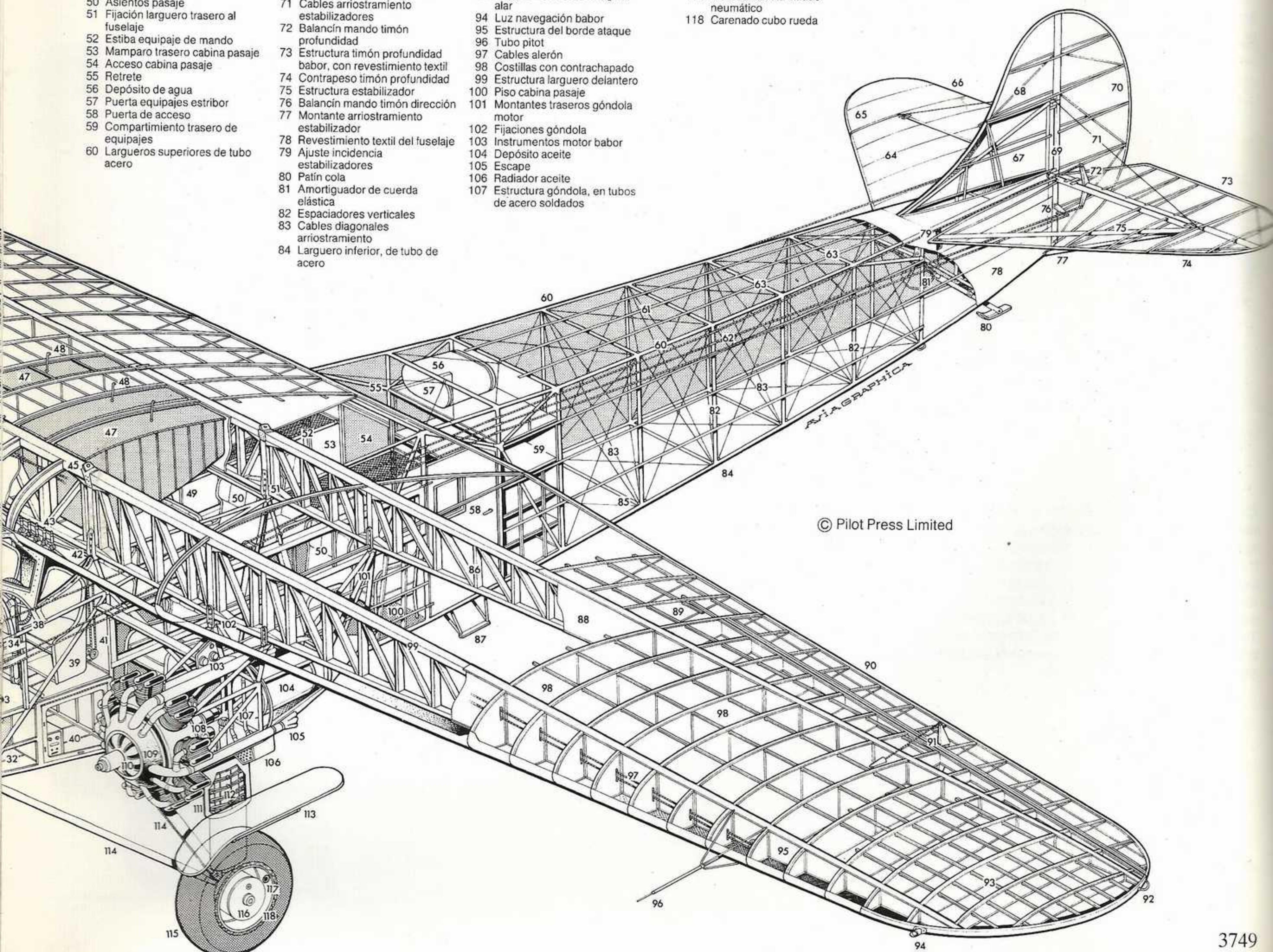


- 41 Mamparo cabina vuelo
- 42 Fijación larguero al fuselaje
- 43 Mandos combustible
- 44 Cables alerones
- 45 Puntos izamiento ala
- 46 Boca llenado depósito carburante
- 47 Depósitos carburante
- 48 Conductos ventilación combustible
- 49 Ventanilla estribor
- 50 Asientos pasaje
- 51 Fijación larguero trasero al fuselaje
- 52 Estiba equipaje de mando
- 53 Mamparo trasero cabina pasaje
- 54 Acceso cabina pasaje
- 55 Retrete
- 56 Depósito de agua
- 57 Puerta equipajes estribor
- 58 Puerta de acceso
- 59 Compartimiento trasero de equipajes
- 60 Largueros superiores de tubo acero

- 61 Larguerillos fuselaje
- 62 Cables de mando
- 63 Espaciadores horizontales
- 64 Estabilizador estribor
- 65 Contrapeso timón profundidad
- 66 Timón profundidad estribor
- 67 Estructura deriva
- 68 Contrapeso timón dirección
- 69 Puntal timón dirección
- 70 Estructura timón dirección, con revestimiento textil
- 71 Cables arriostamiento estabilizadores
- 72 Balancín mando timón profundidad
- 73 Estructura timón profundidad babor, con revestimiento textil
- 74 Contrapeso timón profundidad
- 75 Estructura estabilizador
- 76 Balancín mando timón dirección
- 77 Montante arriostamiento estabilizador
- 78 Revestimiento textil del fuselaje
- 79 Ajuste incidencia estabilizadores
- 80 Patín cola
- 81 Amortiguador de cuerda elástica
- 82 Espaciadores verticales
- 83 Cables diagonales arriostamiento
- 84 Larguero inferior, de tubo de acero

- 85 Estructura fuselaje, en tubos soldados
- 86 Estructura larguero trasero alar
- 87 Estribo
- 88 Revestimiento larguero en contrachapado
- 89 Borde fuga costillas
- 90 Estructura alerón babor
- 91 Balancín mando alerón
- 92 Argolla fijación
- 93 Larguerillos borde marginal alar
- 94 Luz navegación babor
- 95 Estructura del borde ataque
- 96 Tubo pitot
- 97 Cables alerón
- 98 Costillas con contrachapado
- 99 Estructura larguero delantero
- 100 Piso cabina pasaje
- 101 Montantes traseros góndola motor
- 102 Fijaciones góndola
- 103 Instrumentos motor babor
- 104 Depósito aceite
- 105 Escape
- 106 Radiador aceite
- 107 Estructura góndola, en tubos de acero soldados

- 108 Motor Wright J-6 babor
- 109 Colector anular escapes
- 110 Rejillas refrigeración
- 111 Pata aterrizador
- 112 Amortiguador de cuerda elástica
- 113 Parafangos
- 114 Montantes inferiores, en V
- 115 Rueda babor
- 116 Freno hidráulico
- 117 Acceso válvula inflado neumático
- 118 Carenado cubo rueda



© Pilot Press Limited

Fokker F.VII

Especificaciones técnicas

Fokker F.VII-3m

Tipo: monoplano de transporte de alcance medio

Planta motriz: tres motores radiales refrigerados por aire Armstrong Siddeley Lynx, de 215 hp de potencia unitaria y accionando hélices bipalas de madera y de paso fijo*

Prestaciones: velocidad máxima al nivel del mar 185 km/h; velocidad de crucero 150 km/h; alcance con la capacidad normal de combustible y a régimen de crucero 770 km; techo práctico 3 100 m; velocidad de aproximación 100 km/h

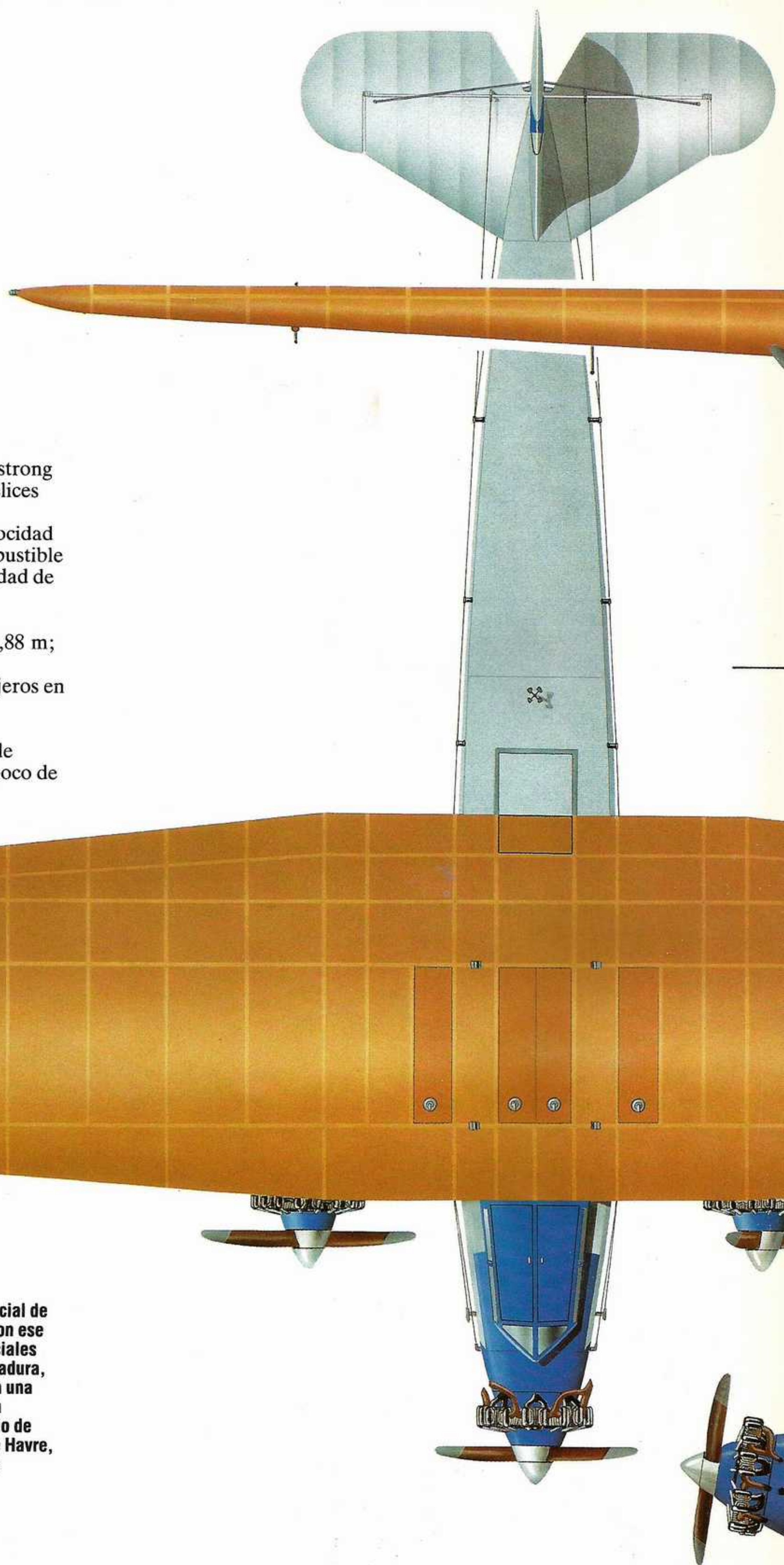
Pesos: en vacío 2 900 kg; máximo en despegue 5 000 kg

Dimensiones: envergadura 21,71 m; longitud 14,50 m; altura 3,88 m; superficie alar 67,60 m²

Capacidad: dos tripulantes en asientos lado a lado y ocho pasajeros en dos hileras de cuatro asientos cada una, con pasillo central

*Nota: los Fokker F.VII fueron equipados con distintos tipos de motores, pero sus respectivas prestaciones generales diferían poco de las reseñadas más arriba

Éste era el F.VII-3m donado por R. Wanamaker en 1927 para un vuelo especial de Nueva York a París. A las órdenes del capitán de corbeta Richard E. Bird, con ese vuelo se pretendía explorar las posibilidades prácticas de servicios comerciales transatlánticos. Este avión fue equipado con el ala Fokker de mayor envergadura, depósitos de largo alcance y motores Wright J-5 Whirlwind, además de con una cabina agrandada y dotada con un característico parabrisas inclinado hacia adelante. Bautizado *America*, partió con sus cuatro tripulantes el 29 de junio de 1927 pero se vio obligado a amerizar en el canal de la Mancha, cerca de Le Havre, debido a que las malas condiciones meteorológicas acabaron por secar los depósitos tras 40 horas de vuelo.

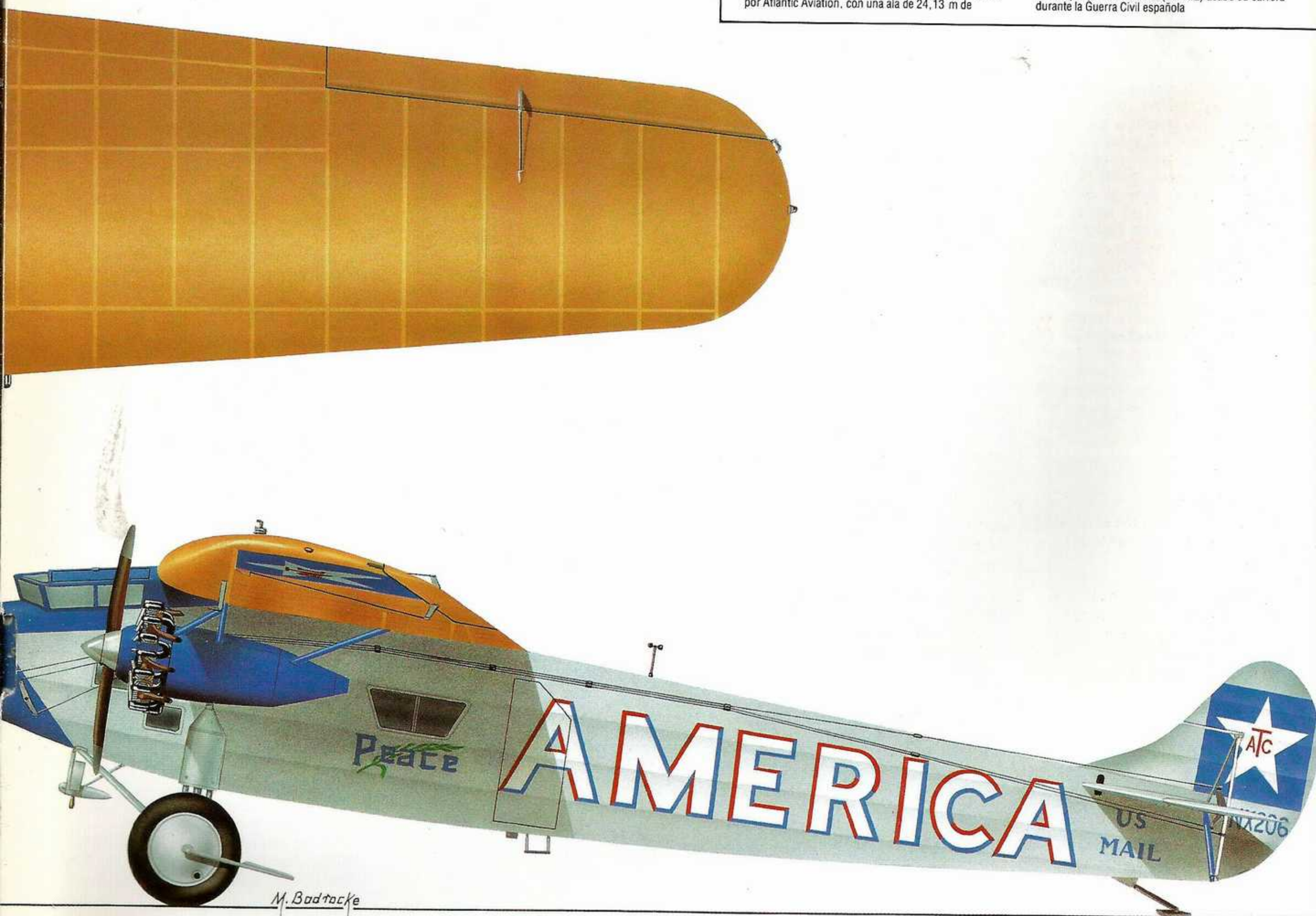




Variantes del Fokker F.VII

F.VII: transporte original, de seis plazas y con motor Rolls-Royce Eagle de 360 hp
F.VIA: modelo mejorado, con ocho plazas, un ala menor y más limpia, y equipado con distintos motores de la categoría de los 450 hp
F.VIIA-3m: versión trimotora del F.VIIA, con la misma ala de 19,30 m de envergadura y 58,50 m² de superficie, y equipado con motores de 200 hp, como los Wright Whirlwind y Armstrong Siddeley Lynx
F.VIIB-3m: modelo agrandado, con una ala de 21,71 m de envergadura y de 67,60 m² de superficie, y con capacidad de operación con pesos brutos mayores; equipado con distintos tipos de motores, de 200 a 350 hp
F.9: derivado del F.VIIB-3m desarrollado por la Atlantic Aviation de EE UU, usujamente con un ala de 22,61 m de envergadura y 66,70 m² de superficie
C-2: versión del F.9 para el US Army, seguida por la serie C-2A
TA-1 (más tarde, **RA-1**): versión del C-2 para la US Navy, empleada por el US Marine Corps
TA-2 (más tarde, **RA-2**): equivalente del C-2A para la US Navy
TA-3 (más tarde, **RA-3**): último modelo para la US Navy, con motores R-975 (J-6) Whirlwind de 300 hp
F.10: versión agrandada y de doce plazas desarrollada por Atlantic Aviation, con una ala de 24,13 m de

envergadura y 79,34 m² de superficie, y con motores Wasp de 425 hp
F.10A: versión de Atlantic denominada **Super Trimotor**, con la cabina agrandada para 14 plazas
C-5: versión del F.10A para el US Army, con motores Wright R-975 de 300 hp
XC-7: C-2A para el US Army, con planta motriz R-975 de 330 hp
C-7A: desarrollo de serie del XC-7 con un ala mayor, una nueva cola y el fuselaje del F.10A
RA-4: un único F.10A para la US Navy
XLB-2: un único bombardero derivado del C-7 y destinado al US Army, con dos motores Wasp de 410 hp
F.VIII: siguiente modelo holandés de aerolínea, con un ala de 83 m² y dos motores Jupiter
F.IX: modelo comercial holandés, con un ala de 103 m² y tres motores Jupiter; de él derivaron los modelos checos **Avia F.IX**, **F.39** y el bombardero **F.IXD**
F.XII: modelo comercial holandés con un ala de 83 m² y tres motores Wasp
F.XVIII: modelo comercial holandés con un ala de 84 m² y tres motores Wasp
F.XX: modelo comercial holandés rediseñado, con un ala de 96 m², tres motores Cyclone de 640 hp y tren de aterrizaje triciclo; fue el último trimotor de Fokker; el único ejemplar construido (PH-AIZ) acabó su carrera durante la Guerra Civil española



M. Badtacke

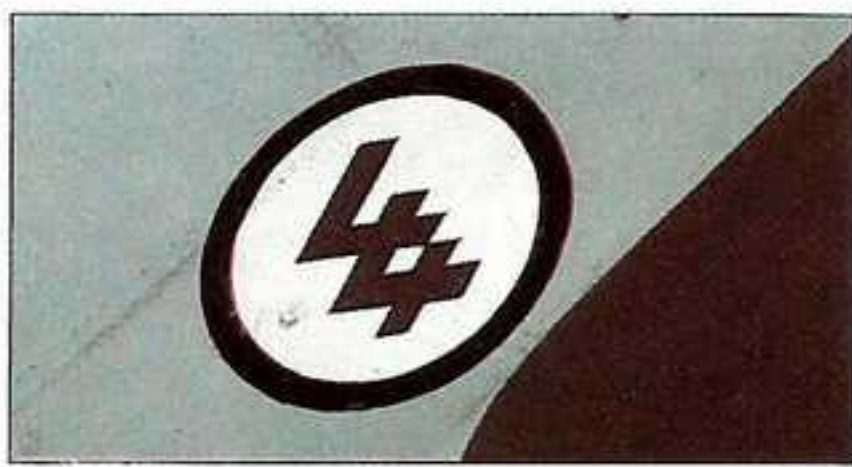
Escuadrones de la RAF

44.º Squadron (continuación)

En la primavera de 1941, sin embargo, la atención se centró en la Francia occidental. Entonces, y durante muchos meses, la batalla del Atlántico estuvo la mayor prioridad; de ahí la importancia de las bases en el Atlántico francés, puesto que eran abrigos para los U-boote y también para los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*. El 44.º atacó por primera vez Brest el 2 de marzo de 1941, donde encontró unas defensas antiaéreas formidables. Bajo un considerable tonelaje de bombas, el *Scharnhorst* fue alcanzado y averiado. Por entonces, la unidad contaba entre sus tripulantes con un gran número de rhodesianos y en setiembre de 1941 estrechó vínculos con aquel país al ser rebautizado 44.º (Rhodesia) Squadron, que mantuvo esos lazos hasta la UDI rhodesiana. Al acabar 1941 fue relevado para ser reequipado. El 44.º sirvió de hecho para introducir en servicio un nuevo modelo de bombardero: era una versión cuatrimotora del insatisfactorio Avro Manchester, una versión que fue bautizada Lancaster.

El primer aparato llegó el 24 de diciembre y el escuadrón acogió inmediatamente el nuevo modelo con entusiasmo; descubrió que era tan distinto del Hampden como podía desearse, con sus reservas de potencia, excelentes prestaciones, buena respuesta en los mandos y un blindaje defensivo muy mejorado. La preparación llevó algún tiempo, como suele suceder con cualquier avión nuevo, pero el 3 de marzo el escuadrón llevó a cabo su primera operación con el Lancaster, una salida de minado en Heligoland. A ello siguió algunas otras operaciones, como un ataque sobre el *Tirpitz* en Noruega e incursiones de tipo habitual contra objetivos alemanes.

Para incidir en la guerra contra los U-boote, se planeó una atrevida incursión contra la planta diesel Man de Augsburgo, en Alemania. Tan precisa incursión tenía que ser realizada de día, y el jefe de escuadrón J. D. Nettleton guió seis Lancaster del 44.º y otros seis del 97.º en este ataque. La formación fue asaltada por los Messerschmitt Bf 109 por el camino y hostigada por la antiaérea cerca del objetivo; sólo regresaron a su base cinco aparatos, uno de los cuales era el del 44.º al mando de Nettleton. Por esta



El elefante del 44.º Squadron rara vez ha sido pintado en sus aparatos, y sus Vulcan no han sido una excepción.

proeza se le condecoró con la Cruz Victoria. El escuadrón entró ahora a formar parte de la ofensiva nocturna regular sobre Alemania; la siguiente acción importante se produjo el 30 de mayo de 1942 con la primera incursión de 1 000 bombarderos sobre Colonia. El 44.º Squadron aportó once Lancaster y dos Manchester a la operación, y volvieron todos.

La situación en la guerra contra los submarinos era tan seria que en junio el escuadrón envió un destacamento a Irlanda para apoyar al Mando Costero con la realización de patrullas de convoyes y antisubmarinas; sus aviones descubrieron un par de U-boote en superficie, a los que atacaron con resultado incierto. El 25 de junio, otra incursión de mil bombarderos llevó al 44.º a Bremen. Ésa fue la tónica durante el verano.

En otoño se registró otra incursión diurna, esta vez sobre Francia. Virtualmente la totalidad de los aviones Lancaster del Mando de Bombardeo, 94 aparatos fueron enviados sobre Le Creusot el 17 de octubre para atacar la factoría de la Schneider.

A comienzos de 1943, el 44.º Squadron estaba de vuelta en el Atlántico francés para cooperar en la guerra contra los U-boote. Lorient y el resto de las bases de submarinos fueron persistentemente bombardeadas a partir de febrero; los aviones del escuadrón iban por lo general equipados con bombas de 1 800 kg para intentar romper los abrigos de cemento armado. A ello siguió una intensificación de los ataques sobre Alemania, particularmente el Ruhr, durante todo el año. Estas incursiones eran ahora más sofisticadas gracias al uso del radar, del Window y de la fuerza Pathfinder, de manera que se obtuvieron grandes



Al 44.º se le concedió un último período de actividad a consecuencia de la guerra de las Malvinas, en la que jugó un papel muy activo con dos de sus aviones para montar las incursiones «Black Buck» contra objetivos argentinos en las islas. Las misiones «Black Buck» fueron las salidas de bombardeo de mayor alcance de la historia (foto Robbie Shaw).

éxitos. Entre sus objetivos estaba la estación experimental de Peenemünde, en el Báltico, donde se estaban desarrollando las armas V. Treinta tripulaciones del 44.º tomaron parte en la incursión del 17 de agosto. Durante el invierno, fue Berlín el foco de los ataques del escuadrón.

En 1944 se dió especial énfasis a los preparativos para el segundo frente. Los objetivos estratégicos tenían todavía prioridad, pero aquellos que formaban la red defensiva alemana en Francia comenzaron a ser visitados con mayor frecuencia. El mismo Día D, el escuadrón atacó los muelles ferroviarios de Caen, a los que siguieron otros objetivos tácticos durante varios días. Cuando los Aliados consiguieron fijar sus posiciones en Francia, el escuadrón fue asignado de nuevo a la ofensiva estratégica contra Alemania. Así continuó la unidad hasta la rendición alemana.

El 44.º Squadron recibió inmediatamente unos pocos Avro Lincoln para las evaluaciones operacionales, pero hubo de devolverlos y apañarse con los Lancaster otros 18 meses, hasta que por fin llegaron los Lincoln de serie. En 1951, el 44.º se reequipó con Boeing Washington. Ahora se hallaba en Coningsby y allí fue convertido en una unidad a reacción con los English Electric Canberra durante 1953. Con estos aviones sirvió cuatro años y tomó parte en bombardeos sobre Egipto durante la campaña de Suez en 1956. En 1957, el 44.º era práctica-

mente una unidad de apoyo a las tripulaciones de los Canberra, cuando el Mando de Bombardeo se reorganizó con un creciente número de bombarderos «V» y el resultado fue la desaparición de las unidades de Canberra. El propio 44.º Squadron se disolvió en Honington el 16 de julio de 1957.

El escuadrón se formó de nuevo en Waddington el 10 de agosto de 1960, al tomar a su cargo los Avro Vulcan B.Mk 1 del 83.º Squadron. Entró a formar parte del Ala Waddington, compuesta por tres unidades de Vulcan. Los B.Mk 1 fueron modificados al nivel del B.Mk 1A, con avanzados sistemas de contramedidas para auto-defensa; durante siete años el escuadrón utilizó activamente este modelo, hasta ser reequipado en noviembre de 1967 con los Vulcan B.Mk 2. Desde entonces comenzó a operar a baja cota como un escuadrón de bombardeo convencional, tomando parte en todos los ejercicios y despliegues anuales en el exterior, incluida su participación en las competiciones de bombardeo «Giant Voice» en Estados Unidos. A comienzos de los años ochenta fue inventariado para la disolución, pero ésta se aplazó en 1982 para que pudiese participar en la guerra de las Malvinas, en la que las tripulaciones del 44.º llevaron a cabo desde Ascensión incursiones sobre la pista de Puerto Argentino y salidas de supresión de radares. Al finalizar ese conflicto, el escuadrón se disolvió en Waddington en diciembre de 1982.



45.º Squadron

En 1916 resultaba evidente que los aviones producidos por entonces por la Royal Aircraft Factory en Farnborough no eran aptos para entrar en combate. El RNAS había comenzado a surtir de los constructores privados, especialmente Sopwith, y el Ejército seguía sus pasos de mala gana. Así, cuando se formó el 45.º Squadron en Gosport el 1 de marzo de 1916, no fue una sorpresa que recibiese los Sopwith 1½ Strutter. El RNAS lo había evaluado con cierto éxito en las áreas cercanas a Dunkerque, pero cuando el 45.º se trasladó a Francia en octubre las Fuerzas Aéreas alemanas



tenían una nueva serie de cazas que podían fácilmente con los 1½ Strutter. En la primavera de 1917, el escuadrón estaba tan falto de aviones de repuesto que usó algunos viejos biplazas Nieuport.

El alivio llegó en julio en forma del reequipamiento con los Sopwith

Tres cazabombarderos de Havilland Hornet del 45.º Squadron. El escuadrón realizó muchas misiones contra los guerrilleros en Malasia, usando bombas y cohetes contra sus campamentos en la jungla. El 45.º fue el último usuario del Hornet en la RAF (foto MoD).

45.º Squadron (sigue)



El de Havilland Venom sustituyó al Vampire como cazabombardero normalizado de ultramar y sirvió en Alemania, Oriente Medio y, con tres escuadrones de la RAF y uno de la RNZAF, en Extremo Oriente. El 45.º llevó sus Venon a Set Kong y permaneció allí hasta que los aviones fueron sustituidos (foto John D. R. Rawlings).

Camel, con los que pudo enfrentarse al enemigo con efectividad. En el otoño de aquel año la unidad estableció su buen hacer en el sector de Ypres, tanto en patrullas ofensivas a gran altura como en ametrallamientos a baja cota. Más tarde, en octubre de 1917, fue transferido a Italia para cooperar con las fuerzas italianas contra los austríacos. Allí realizó principalmente patrullas ofensivas y misiones de escolta a bombarderos hasta que se trasladó a Grossa. Mientras estuvo en Italia el 45.º destruyó 114 aparatos a cambio de seis Camel perdidos; sin embargo, en setiembre de 1918 se le transfirió de vuelta al frente Occidental. Allí fue asignado a la Fuerza Aérea Independiente, en la que se integró en calidad de unidad de escolta de bombarderos equipada con Snipes de largo alcance, con una autonomía de 4 horas. Pero el 45.º no pudo ser utilizado en ninguna operación, puesto que el armisticio llegó antes que los aparatos. El escuadrón volvió a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Eastleigh al acabar el año.

El 1 de abril de 1921 el 45.º se formó otra vez en Heluán, en Egipto, con bombarderos Vickers Vimy. Pero estos aviones se suministraban con cuentagotas y la unidad hubo de tomar aviones prestados del 47.º Squadron. En marzo de 1922, el escuadrón recibió los primeros bombarderos y transportes Vickers Vernon, con los que se trasladó a Hinaidi (Iraq) un mes más tarde. Con ellos, su principal misión era la cobertura de la ruta El Cairo - Bagdad para llevar correo y despachos a través del desierto.

El 45.º se formó de nuevo en RAF Wittering en setiembre de 1972, equipado con Hawker-Hunter F.G.A. Mk 9 y un puñado de T.Mk 7. El nuevo papel del escuadrón era entrenar en misiones de ataque al suelo a los pilotos recién titulados y suministrar tripulaciones entrenadas en preparación para la introducción del SEPECAT Jaguar (foto Malcolm English).

También se dedicó a apoyar a los escuadrones de de Havilland D.H.9A y Bristol Fighter en sus cometidos de vigilancia de las fronteras. Así se fraguó el comienzo de la expansión de las rutas postales del Imperial Airways a lo largo de las posesiones británicas en los años siguientes. Los Vernon también efectuaron salidas de bombardeo sobre el norte cuando fue necesario, lo que fue bastante frecuente. Tras cuatro años en este tipo de actividades la unidad quedó reducida a una patrulla y el 17 de enero de 1927 ésta fue absorbida por el 47.º Squadron en Heluán.

El 25 de abril de 1927 el escuadrón se formó de nuevo en Heliópolis y se le dotó con los D.H.9A. Con ellos formó parte del despliegue de la RAF en Oriente Medio en los años treinta y en 1929 recibió algunos Fairey IIIF. A mediados de los años treinta el 45.º experimentó un período de cambios. En setiembre de 1935 se reequipó con una patrulla de Hawker Hart, que rápidamente fue cedida al 6.º Squadron de Palestina. La Patrulla B fue a Kenia en destacamento, reequipada con Fairey Gordon, y en diciembre de 1936 se convirtió en el 233.º Squadron. Mientras tanto, el cuartel general del escuadrón y sus nuevas patrullas se habían reequipado con Vickers Vincent y continuaron desplegadas en Egipto. Por dos años se apañó con los Vincent y al acabar el año 1937 recibió los primeros Vickers Wellesley destacados a Oriente Medio. Estos aviones dieron a la unidad un mayor alcance operativo, además de unas prestaciones más acordes con la época. Sin embargo, ante la inminencia de la guerra, el 45.º fue destinado al posible frente del desierto occidental, entregó sus Wellesley al 47.º Squadron y se reequipó con el Bristol Blenheim.

Este modelo entró en acción en el desierto un día después de que Italia declarase la guerra y comenzó a bombardear posiciones italianas. En el plazo de un mes había enviado un destacamento a Sudán, a donde se trasladó el escuadrón al completo en setiembre de 1940. A comienzos de 1941 volvió a Egipto, antes de tomar parte en la campaña de Siria durante aquel verano. A ello siguió la vuelta a los combates en el desierto occidental en las postrimerías de 1941.

Febrero de 1942 trajo un cambio de escenario, pues el escuadrón volvió al este para unirse a la lucha en Birmania, donde los japoneses estaban empujando a las fuerzas de la Commonwealth hacia la India. El 45.º llevó a



cabo una fructífera salida de bombardeo sobre el aeródromo de Magwe, pero al poco tiempo había encajado fuertes pérdidas y estaba en cuadro. Se reagrupó en marzo, en el aeropuerto de Dum Dum, en Calcuta, con los Blenheim MK IV una vez más. Al acabar 1942 comenzó a reequiparse con bombarderos en picado Vultee Vengeance. La conversión llevó mucho tiempo, primero por la aclimatación del aparato a la región y después por el desarrollo de las técnicas operacionales correspondientes. Su actuación en Birmania se reanudó a finales de junio de 1943 con ataques a las posiciones enemigas. El Vengeance dio unos resultados mediocres en ese frente y el escuadrón fue retirado otra vez para su reequipamiento al acabar el año. Esta vez tampoco tuvo suerte, pues recibió el de Havilland Mosquito, aparato que hubo de ser inmovilizado en tierra varias veces a causa de fallos estructurales inducidos por el duro clima de la zona. Por eso, el 45.º no volvió a las operaciones hasta setiembre de 1944, con bombarderos contra los japoneses en Birmania. El escuadrón luchó hasta que los japoneses retrocedieron en mayo de 1945, en que volvió a la India.

Tras la guerra, el 45.º se trasladó primero a Ceilán con Bristol Beau-fighter y Bristol Brigand, y luego tomó parte en la lucha contra los guerrilleros malayos desde agosto de 1948, con un destacamento en Kuala Lumpur. En mayo de 1949 se trasladó al completo a Malasia y se ocupó sobre todo de ataques contra los guerrilleros en la jungla. Se reequipó totalmente con los Brigand en 1950 y usó este bombardero de interdicción de posguerra en la operación «Fire-dog» hasta febrero de 1952. Entonces cambió a cometidos de caza y ataque al suelo y se reequipó con el de Havilland Hornet, un caza bimotor de largo alcance. En 1955 los Hornet fueron retirados y el escuadrón convirtió en una unidad a reacción con los de Havilland Vampire y algunos Gloster Meteor, que en cambio no resultaron tan efectivos en la lucha en la jungla.

En octubre de 1955 el 45.º comenzó a reequiparse con de Havilland Venom y se trasladó a Hong-Kong, donde realizó salidas fronterizas junto al 28.º Squadron durante los dos años siguientes. Con la reducción de fuer-

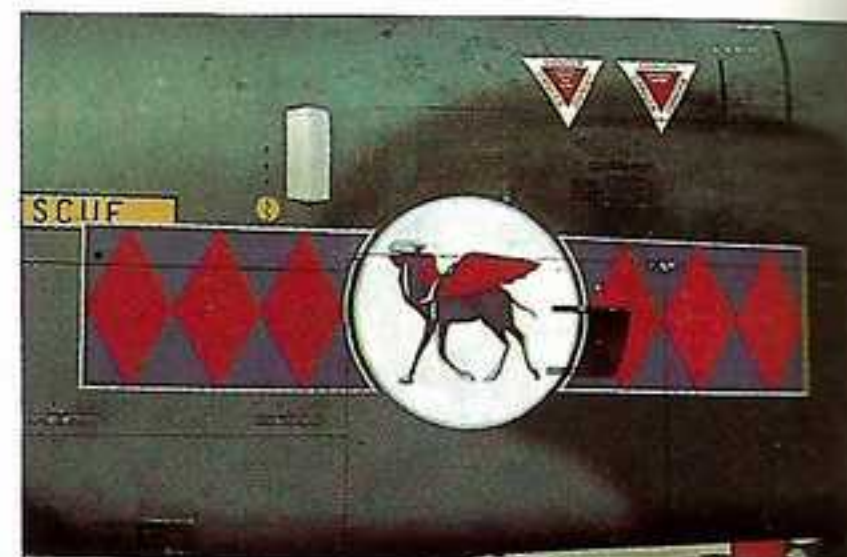
Un Canberra B.Mk 15 del 45.º a finales de los años sesenta. Estos aparatos eran versiones mejoradas del B.Mk 6 y podían emplear el misil Nord AS.30 (foto MoD).

los años cincuenta, el 45.º fue disuelto en Set Kong en noviembre de 1957.

El mismo día un nuevo 45.º Squadron fue formado en Coningsby con bombarderos a reacción English Electric Canberra B.Mk 2. Al cabo de un mes se trasladó a Singapur y volvió a la lucha en la jungla como unidad de bombardeo. Se convirtió en el escuadrón de Canberra residente de la Fuerza Aérea del Extremo Oriente, reequipándose con el más moderno Canberra B.Mk 15 en 1962. Este modelo también fue usado en la confrontación indonesia y en salidas de vigilancia sobre Borneo; permaneció en este papel hasta el desmantelamiento de la FEAF, disolviéndose el escuadrón en Tengan el 13 de enero de 1970.

El 45.º Squadron se formó de nuevo el 29 de setiembre de 1972 en Wittering. Ahora recibió aviones Hawker Hunter FGA.Mk 9 y se convirtió en una unidad de ataque al suelo de la reserva. Su propósito era suministrar un considerable flujo de tripulaciones de ataque al suelo, como complemento de los escuadrones de SEPECAT Jaguar y, en caso de guerra, convertirse en una unidad de caza. Esta función duró hasta el 4 de junio de 1976, en que el 45.º fue disuelto en Wittering. En la actualidad está ligado a la Unidad de Conversión de Armas Tornado en Honington, empleada para ultimar la preparación de las tripulaciones de los Tornado antes de su destino a los escuadrones. En caso de hostilidades, los instructores de la UCAT entrarían en acción convertidos en el 45.º Squadron.

El camello alado del 45.º conmemora el nombre de sus aviones en la I Guerra Mundial y la larga asociación del escuadrón con Oriente Medio. Los diamantes rojos son más recientes (foto Robbie Shaw).



Abajo: fotografiado en Honington en el verano de 1984, el Tornado GR.MK 1 ZA555 de la UCAT llevando la insignia del 45.º Squadron. El 45 es el número «fantasma» de la unidad, que adoptaría en caso de guerra, y sus instrucciones formarían un escuadrón operacional.



46.º Squadron



El 46.º Squadron del RFC se constituyó en Wyton el 19 de abril y fue equipado con una mezcla de RAF B.E.2 y biplazas Nieuport. Se dedicó a agrupar sus aviones y tripulaciones y se trasladó a Francia en octubre, donde comenzó a operar en salidas de apoyo al ejército, como cooperación con la artillería, reconocimiento y fotografía. Durante el invierno voló desde Droglandt, pero en abril se trasladó a Boisdingham y allí, en mayo de 1917, fue dedicado a salidas de cazas y reequipado con el Sopwith Pup.

Esto tuvo lugar en unos momentos en que las Fuerzas Aéreas alemanas planteaban una nueva amenaza a la RAF con sus formaciones de caza «circus»; así, el 46.º entró rápidamente en acción en patrullas ofensivas. El Pup era por entonces el mejor caza británico; por ello, cuando se incrementó el número de incursiones aéreas alemanas sobre Londres, ciudad que carecía de una defensa que mereciera la pena, se llamó al 46.º al noroeste de Londres durante siete semanas. Durante ese período no encontró un solo avión enemigo y al acabar agosto volvió a Francia a tiempo para la batalla de Messines. El Sopwith Pup tenía ya un sucesor más potente, el Camel, y en noviembre de 1917 el 46.º se reequipó con este modelo. El escuadrón continuó con su política de patrullas ofensivas combinadas con ataques al suelo a baja altura y desempeñó un papel importante en la ofensiva de Cambrai en noviembre de 1917 y de nuevo en marzo de 1918, cuando el avance alemán presentó incluso excesivos objetivos.

Durante el verano de 1918 los combates se desarrollaron de nuevo a gran altura, incorporándose el 46.º y otros escuadrones británicos a las grandes batallas de caza contra la aviación enemiga. Este período acarreó gran



Cuando el 46.º se formó de nuevo a partir de la Patrulla B del 17.º Squadron de Kenley en 1936 se pintó esta afilada punta de flecha enmarcada en rojo y blanco en sus aviones. El Gloster Gauntlet K5317 había pertenecido previamente al 9.º FTS y sirvió con el 46.º hasta agosto de 1939 (foto Bruce Robertson).

número de bajas, pero también muchas victorias. Sin embargo, cuando avanzó la ofensiva aliada en otoño, la oposición aérea alemana decreció y el 46.º volvió al ataque al suelo contra la retirada de las columnas enemigas y contribuyendo en gran medida a su derrota.

Tras la victoria había poco que hacer aparte de esperar la desmovilización y en febrero de 1919 el escuadrón volvió a Rendcombe para ser disuelto el 31 de diciembre de 1919.

El 3 de setiembre de 1936, como parte de la acelerada expansión de la RAF, la Patrulla B del 17.º Squadron de Kenley fue ampliada hasta alcanzar el tamaño de un escuadrón, formándose así de nuevo el 46.º. Ahora estaba equipado con Gloster Gauntlet y pasó a formar parte de la Defensa Aérea Metropolitana junto a los Squadrons n.ºs 3 y 17. Al cabo de un año se trasladó al norte para integrarse en el 12.º Group del Mando de Caza, como parte de los efectivos de la nueva base en Digby. Los Gauntlet habrían sido de poca utilidad cuando la crisis de Munich, pero en febrero de 1939 el 46.º recibió el primero de sus Hawker Hurricane y cuando comenzó la II Guerra Mundial estaba completamente convertido a este modelo y preparándose para las operaciones. Abordó el conflicto con patrullas en la costa este y el 21 de octubre entró por primera vez en acción al atacar una formación de hidros Heinkel He 115 y derribar tres de ellos además de causar daños a otro. A continuación se produjo un período de inactividad y no fue hasta abril de 1940 que volvió a la acción.

De hecho, en abril la unidad estaba preparada para trasladarse a Francia, pero con el comienzo de la campaña de Noruega se ultimó un plan para desplazar un escuadrón de Hurricane

en Noruega y suministrar defensa aérea, y el 46.º fue elegido para la misión. Rápidamente embarcó en el HMS *Glorious* y llegó a Harstad, donde tuvo que esperar hasta que hubiese una zona de aterrizaje disponible en Narvik, en mayo. Allí combatió en una breve pero febril campaña en la que varios aviones alemanes fueron abatidos, hasta que fue reclamado de nuevo en Gran Bretaña. El 7 de junio de 1940 reembarcó en el *Glorious*, que fue hundido en el camino de regreso; sin embargo, todo el personal de tierra y algunas de las tripulaciones consiguieron salvarse.

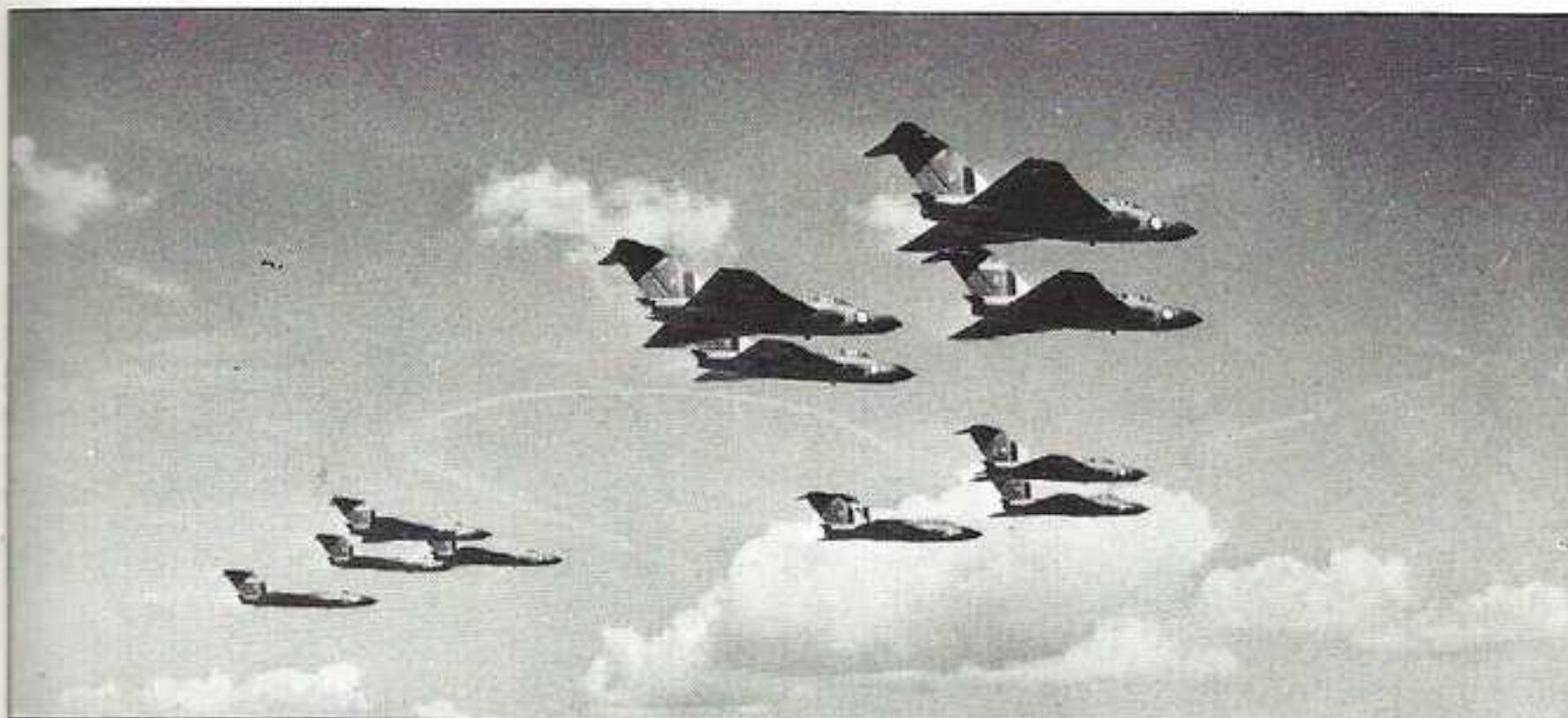
Al terminar el mes, el 46.º se había reequipado de nuevo en Digby, y de allí se trasladó al sur en setiembre para tomar parte en la batalla de Inglaterra, en el sector North Weald. En ese escenario se envió al 46.º el primer Hurricane de cuatro cañones, que causó consternación a más de un piloto del Eje. El 46.º estuvo totalmente ocupado en repeler las incursiones masivas de la batalla y se enfrentó a la única incursión italiana de todo el período. A comienzos de 1941 se trasladó otra vez al norte e inició patrullas nocturnas además de operaciones diurnas, continuando en este papel, pero sin entrar en acción, hasta mediados del verano. El escuadrón cesó en sus operaciones e hizo las maletas para trasladarse a ultramar. El personal de tierra y las tripulaciones em-

prendieron caminos diferentes en mayo de 1941; las segundas se trasladaron por el Mediterráneo y se detuvieron en la isla de Malta para socorrer a los escuadrones de Hurricane allí destacados, que acabaron por absorber a los pilotos del 46.º. El personal de tierra terminó en Egipto sin aviones y sin tripulaciones, por lo que se pusieron al servicio de los aviones de otras unidades hasta mayo de 1942. En aquel mes, una patrulla del 89.º Squadron en Idku se convirtió, una vez crecida, en el 46.º Squadron. Sus aviones eran Bristol Beaufighter y su misión la defensa nocturna de Alejandría y de la Zona del Canal de Suez. Durante los seis meses siguientes sostuvo varios combates, abatiendo nueve aparatos enemigos en julio y sucesivas cantidades menores en los restantes meses, a medida que disminuían las incursiones.

Al acabar el año, el 46.º llevó la lucha a territorio del enemigo mediante salidas de intrusión contra las bases aéreas en Sicilia mediante un destacamento en el desierto. En 1943 el escuadrón se especializó en este trabajo y envió destacamentos a lo largo de la costa, de Palestina a Bengasi, escoltando convoyes, efectuando vuelos de intrusión y suministrando cobertura nocturna a los desembarcos en Sicilia. Se trasladó a Egipto y una vez allí se dedicó a salidas de ataque al suelo en el Egeo además de desempeñar como de costumbre sus cometidos habituales. A finales de 1944 el enemigo se había replegado al norte de Italia y el 46.º recogió todos los bártulos y regresó a Gran Bretaña.

La vida en Gran Bretaña fue muy diferente, pues el escuadrón se reunió en Stoney Cross el 9 de enero de 1945 para convertirse en una unidad de transporte equipada con el Short Stirling Mk V. La conversión fue lenta, pero en abril el escuadrón empezó a cubrir las rutas de larga distancia a la India y Ceilán, llevando cargas a Calcuta, como el punto más alejado al este, y también servicios internos en la India. Esto siguió así hasta agosto de 1945, cuando el escuadrón fue transferido a Oriente Medio para las rutas en el norte del continente africano y el golfo Pérsico. Se asentó en este tipo de trabajo durante el invierno y el año siguiente. El Stirling, un bombar-

La existencia final del 46.º fue en calidad de escuadrón de transporte táctico, equipado con Andover C.Mk 1. Los Andover de esta formación de tres Andover llevan el emblema del escuadrón en la deriva y el escudo de armas de Abingdon en el morro. El camuflaje de dos tonos de marrón era típico de ese período (foto MoD).



El 46.º de Odiham introdujo al servicio de los escuadrones de la RAF los voluminosos Gloster Javelin FAW Mk 1 con ala en delta en marzo de 1956. En principio en ellos se copió la insignia llevada por los Meteor, pero después se empleó una punta de flecha roja más estilizada.



46.º Squadron (sigue)

dero convertido, no era un transporte ideal y en mayo de 1946 fue reemplazado por el ubicuo Douglas Dakota, que le dio al escuadrón una mayor flexibilidad de operación, aunque ahora actuaba sobre todo en el interior de Europa y en las rutas del Mediterráneo. En 1948 operó de forma casi exclusiva en el puente aéreo de Berlín, volando desde tres bases alemanas por el pasillo de Berlín para mantener los abastecimientos a la ciudad. Siguió en esta función hasta que se levantó el bloqueo; al cabo de un tiempo, el 20 de febrero de 1950, el 46.º Squadron fue disuelto. El 15 de agosto de 1954 se formó de nuevo el 46.º Squadron como unidad de caza en Odiham.

Equipado con los Gloster Meteor NF.Mk 12 y NF.Mk 14, se convirtió en unidad de caza nocturna, y siguió la norma habitual del Mando de Caza de estacionar un escuadrón de caza

nocturna junto a un par de unidades de caza diurna. El 46.º se preparó y pronto formó parte de la defensa del sur de Gran Bretaña, pero al cabo de dos años pasó a desempeñar una importante función. Se convirtió en la unidad elegida para introducir en servicio el Gloster Javelin, un caza todo-tiempo de ala delta. El escuadrón recibió sus aviones en marzo de 1956 y pasó por un intenso período de adaptación de este modelo a las actividades del Mando de Caza. Así se convirtió en punta de lanza de una nueva generación de cazas. El 46.º continuó usando los Gloster Javelin como parte del Mando de Caza hasta 1961, fecha en que el escuadrón se trasladó a la base de Waterbeach para ser disuelto el 30 de junio de 1961.

El 1 de diciembre de 1966 el escuadrón se reformó una vez más, esta vez como unidad de transporte. Fue equi-

pado con los entonces nuevos Hawker Siddeley Andover C.Mk 1 y se convirtió en la unidad de transporte con base en Gran Bretaña, encargada del apoyo táctico de las unidades en campaña, y también responsable de las funciones de transporte en Gran Bretaña y Alemania. Así entró en un período de dedicación plena, pues también formaba parte de los efectivos de reserva listos para reforzar a las fuerzas británicas en cualquier punto del mundo y sus aparatos fueron enviados en destacamentos a muchos lugares; un ejemplo de ello fue el incidente del Anguila en 1969.

El escuadrón desempeñó este papel, nada espectacular pero importante, durante nueve años, hasta que el gobierno decidió que semejante tipo de unidad era innecesario y disolvió el 46.º Squadron en Thorney Island el 31 de agosto de 1975.

Escuadrones de la RAF



El emblema con las tres flechas del 46.º simboliza la velocidad y la mortífera precisión en el ataque y fue fotografiada en la deriva de uno de sus Andover.

47.º Squadron



Proyectado en principio como unidad de la Defensa Metropolitana para proteger la región industrial de Yorkshire, el 47.º Squadron se formó en Beverley el 1 de marzo de 1916 y se equipó con los RAF B.E.12.

Antes de que tuviese lugar ninguna operación hubo un cambio de planes y el escuadrón fue destinado para su despliegue en ultramar. Zarpó en setiembre con destino a Salónica, en el norte de Grecia y, como parte de la 16.ª Ala, recién formada, se trasladó a Janes (en el frente Dojran) en octubre de 1916, con patrullas destacadas en Kabus, en la bahía de Mikras y en Mudros. Para esas funciones estaba equipado con aparatos que ya resultaban obsoletos en el frente Occidental, como el RAF B.E.2c, el Armstrong Whitworth F.K.3, el Airco D.H.2 y aviones similares. Con ellos se apañó durante 1917, haciendo frente a los cazas enemigos, más modernos. Los combates fueron esporádicos y el 47.º se vio en apuros para cumplir con todo lo que le pedía el Ejército.

Poco a poco, el escuadrón mejoró su equipo, pero no fue hasta comienzos de 1918 que recibió los Armstrong Whitworth F.K.8 y RAF S.E.5a que le permitieron entrar en combate con cierta ventaja; sin embargo, poco después sus cazas fueron agrupados para formar el 150.º Squadron.

Con los F.K.8 el 47.º se centró en salidas de cooperación con el ejército y, después, la llegada de los de Havilland D.H.9 en agosto le dio la oportunidad de volar muy al interior de las líneas enemigas en misiones de bombardeo y reconocimiento. El escua-

drón desempeñó un papel muy considerable en los últimos ataques sobre las fuerzas enemigas en retirada.

Mientras otras unidades eran disueltas, el 47.º se mantuvo tras la guerra y formó parte de la Misión de la RAF al sur de Rusia, donde fue rebautizado como Squadron A de la Misión de la RAF en octubre de 1919.

El escuadrón fue formado de nuevo en Oriente Medio, en Heluán (Egipto), el 1 de febrero de 1920, mediante la redesignación del 206.º Squadron. Estaba equipado de nuevo con el D.H.9, que fue sustituido por el mejorado D.H.9A. La función del 47.º consistía ahora en la de una unidad de bombardeo diurno, con responsabilidades concretas en Sudán y envió un destacamento a Jartúm para tarea de policía. En 1925, tres de los D.H.9A del escuadrón volaron a través del continente hacia Nigeria, toda una proeza en aquella época y que ayudó a abrir una nueva ruta en las colonias. En octubre de 1927 la totalidad del escuadrón se trasladó a Jartúm, en donde permaneció hasta que estallaron las hostilidades. Los D.H.9A fueron reemplazados por los Fairey IIF dos meses después del traslado, y con ellos el 47.º no sólo repitió el vuelo transafricano, sino que también realizó tres vuelos a Ciudad de El Cabo en Sudáfrica. Tanto con los Fairey IIF como con los posteriores Fairey Gordon, las operaciones fueron de tipo anfibio al cambiar las ruedas de sus aviones por flotadores, para poder actuar regularmente desde el Nilo, cubriendo el mismo río y la costa del mar Rojo.

Al acabar 1936 el escuadrón se reequipó con Vickers Vincent, aunque mantuvo una patrulla de aviones Gordon equipados con flotadores. Así permaneció la unidad hasta la víspera de la II Guerra Mundial, en que recibió los Vickers Wellesley en agosto de 1939, aunque de nuevo se mantuvo una patrulla de Vincent durante once meses para salidas de cooperación con el ejército.

Ante la amenaza de que Italia entrara en la guerra, el 47.º se trasladó a Erkowit, en Sudán, y el 11 de junio de 1940 atacó el aeródromo de Asmara en Eritrea. Éste fue el comienzo de una relevante campaña de bombardeo durante la totalidad de la campaña en el este de África, en la que atacó la mayoría de los objetivos italianos en el área, hasta que los italianos se rindieron en mayo de 1941.

La unidad se trasladó a continua-



Las patrullas sobre Sudán dieron a los pilotos del 47.º la posibilidad de conocer espectaculares parajes. Este «montículo» es el Jebel Kassala, sobrevolado por el Gordon K2645 el 20 de julio de 1933. La identidad del escuadrón queda reflejada en el emblema al viejo estilo sobre el timón. El Gordon incorporaba depósitos de largo alcance bajo las alas (foto Bruce Robertson).

ción a Asmara y después a Egipto en Navidad. Allí, ya que sus Wellesley resultaban ya obsoletos, se destinó al escuadrón a patrullas antisubmarinas desde varias bases en el Mediterráneo oriental, hasta que en setiembre de 1942 absorbió un destacamento del 42.º Squadron y se reequipó con sus Bristol Beaufort, a pesar de que algunos de los Wellesley sirvieron hasta marzo de 1943. Los Beaufort facilitaron que el 47.º fuese destinado a misiones de interdicción costera, que comenzaron con un ataque contra la navegación en Tobruk en octubre. Su misión principal, sin embargo, fue de escoltas a convoyes y patrullas antisubmarinas durante aquel invierno y en la primavera de 1943.

En junio de 1943, los Bristol Beaufighter reemplazaron a los Beaufort y con ellos el 47.º llevó a cabo una ofensiva más intensa, destruyendo dos buques a finales de mes. Ahora se hallaba en Tunicia, operando sobre el Mediterráneo occidental con reconocimientos armados en busca de barcos que destruir, hasta zonas tan lejanas como Córcega e Italia. Al acabar el

año volvió al este y operó sobre el Egeo en salidas de interdicción antibuque con algunos éxitos.

Un cambio de teatro de operaciones llegó en marzo de 1944, trasladándose el escuadrón a la India para formar parte de un ala de interdicción allí desplegada. Desafortunadamente había poco que atacar en el océano Índico y siete meses después la unidad comenzó a reequiparse con los de Havilland Mosquito. Éstos acusaron graves problemas en el clima de la zona y al acabar el año los Beaufighter volvieron al escuadrón. Con ellos la unidad se sumó a las batallas de Birmania, con cohetes como arma funda-

Al igual como sucedió con los Hastings, el 47.º Squadron introdujo en servicio con la RAF los inmensos Blackburn Beverley C.Mk 1. Este gran cargero conseguía despegues y aterrizajes cortos y, aunque tenía su base en Abingdon, a menudo era destacado al golfo de Arabia y a cualquier punto para transportar cargas pesadas a aeródromos sin preparar (foto MoD).



47.º Squadron (sigue)

mental. Ahora volaba más intensamente que en ningún otro período desde 1943, con operaciones nocturnas además de ataques diurnos cuando la batalla se intensificó. Los Mosquito empezaron a aparecer de nuevo en febrero, pero el 47.º continuó operando con los Beaufighter mientras se convertía al nuevo modelo. Éste fue usado durante un tiempo, pero otra vez tuvieron problemas y el escuadrón quedó inoperante entre mayo y agosto. Cuando volvió al combate la guerra estaba casi terminada.

El 47.º Squadron se mudó a Java tras la guerra para ayudar a sofocar la insurrección indonesia, durante la que llevó a término salidas de ataque al suelo. Finalmente fue disuelto en Butterworth el 21 de marzo de 1946.

Seis meses después se volvió a formar a partir del 644.º Squadron en Qastina (Palestina) el 1 de setiembre de 1946. Ahora era un escuadrón de transporte equipado con Handley Page Halifax y volvió a Gran Bretaña por primera vez desde 1916. Utilizó los Halifax como aviones de apoyo al Ejército, centrándose en el remolque de planeadores y el lanzamiento de paracaidistas además de cargas pesa-

das. Estaba prevista que el 47.º Squadron continuase en esas tareas al convertirse en el primero reequipado con el Handley Page Hastings en 1948, pero en cambio fue rápidamente destinado al puente aéreo de Berlín con sus nuevos aparatos. Allí fueron utilizados para llevar carbón pues todavía no estaban preparados para transportes en general. Al conducir el puente aéreo, el 47.º se preparó para todas las funciones previstas para el Hastings y también se dedicó, principalmente, a cubrir las rutas de transporte de la Commonwealth. Una de sus operaciones más insólitas fue el apoyo prestado a una expedición británica enviada al norte de Groenlandia en 1952, una azarosa misión en la que el escuadrón perdió un Hastings cuya tripulación pudo salvarse.

El escuadrón fue el conejillo de indias de otro nuevo avión de transporte en mayo de 1965, al recibir el primer Blackburn Beverley C.Mk 1, un transporte pesado. Con él fue primordialmente una unidad de apoyo táctico, que operó de manera asombrosa desde aeródromos muy pequeños para unos aparatos tan grandes, lanzó paracaidistas y se especializó en el lan-



zamiento de cargas pesadas en paracaídas. Además cubrió algunas rutas del Mando de Transporte, destacándose también a zonas problemáticas, como Chipre, Kuwait, África Oriental y demás, en los años cincuenta y sesenta. Muchas de sus operaciones fueron de socorro, para ayudar a comunidades afectadas por desastres naturales, como inundaciones o sequías. El Beverley fue retirado antes de que le llegase la hora y el 47.º disuelto en Abingdon el 31 de octubre de 1967.

Formado de nuevo en Fairford el 25 de febrero de 1968, se reequipó con el Lockheed Hercules. Desde entonces

El 47.º Squadron se reformó con los Lockheed Hercules el 25 de febrero de 1968 en RAF Fairford. El escuadrón se trasladó a Lyneham, su base habitual, en setiembre de 1971, donde sus aparatos cooperan con otras tres unidades equipadas con Hercules y no llevan emblemas de escuadrón.

ha formado parte del Ala de Transporte de Lyneham, destinada a cubrir las necesidades primarias de transporte de la RAF fuertemente ligada al puente aéreo a las islas Malvinas, vía Ascensión.

48.º Squadron



Desde el principio, el 48.º fue un escuadrón de caza, cuya formación tuvo lugar en Netheravon el 15 de abril de 1916. Se le dotó con aviones RAF B.E.12 para su función, pero cuando ello tuvo lugar era evidente que en el frente Occidental este modelo no era útil como caza. Por ello, la unidad permaneció en Gran Bretaña hasta que le fueron entregados los nuevos Bristol Fighter. Recibió los primeros de ellos y, tras realizar su conversión, marchó a Francia en la primavera de 1917.

Al principio registró muchas bajas debido a que sus tácticas eran equivocadas. A raíz de ello, en vez de operar de modo que el observador sostuviese el peso del combate, se utilizó el modelo como un caza monoplaça, con el observador cubriendo la parte trasera, y así el Bristol F.2 se convirtió en un formidable adversario. Tras dos meses de graves bajas, el escuadrón comenzó a labrarse una excelente reputación, sobre todo al ser transferido al frente de Flandes en julio de 1917. Allí permaneció hasta comienzos de 1918, en que fue enviado al Somme, y se encontró en lo más reñido de los combates un mes después, en los intentos de ruptura de las líneas alemanas. Temporalmente interrumpió sus patrullas lejanas de reconocimiento y

caza para dedicarse al ataque al suelo, pero desde abril en adelante volvió a sus quehaceres ofensivos y a las patrullas de reconocimiento y de fotografía. Al producirse el armisticio, los pilotos del escuadrón reclamaban un total de 148 aviones enemigos derribados y otros 150 dañados. Una vez entró en vigor el cese de las hostilidades, el 48.º Squadron pasó a desempeñar tareas de vigilancia en el marco del Ejército de Ocupación en Alemania y más tarde, en el verano de 1919, zarpó hacia la India para establecerse en la base de Quetta en junio. Diez meses más tarde, el 1 de abril de 1920, fue disuelto y reconvertido en el 5.º Squadron de la RAF.

El 25 de noviembre de 1935, la Patrulla C del 101.º Squadron de Bicester (Gran Bretaña) fue red denominada 48.º Squadron. Esta unidad en embrión se trasladó al cabo de tres semanas a Manston, donde fue asignada a la Escuela de Navegación Aérea y equipada con hidrocanos anfíbios Saro Cloud a partir de febrero de 1936. No obstante, con el tiempo su cometido primordial iba a ser el de reconocimiento general y el de influir decisivamente en la historia de la RAF al convertirse en la primera unidad que entraba en la era de los aviones monoplanos cantilever con tren de aterrizaje retráctil. El avión que hizo posible esa innovación fue el Avro Anson, cuyos primeros ejemplares se entregaron al escuadrón en marzo de 1936. El escuadrón entró en una época de gran actividad, ya que además de encargarse de introducir el nuevo modelo en servicio y mejorar su capacidad como unidad marítima, hubo de suministrar parte de sus aviones a la Escuela de Navegación Aérea, que por entonces tenía a su cargo cientos de aspirantes a observadores como resultado de la amplia expansión de que estaba siendo objeto la RAF. El 48.º Squadron llegó a disponer de una flota de aviones superior a la de cualquier otra unidad de la RAF hasta que comenzaron a aparecer aparatos especializados en el entrenamiento de navegantes y el 48.º pudo operar como una unidad más de reconocimiento general. Ello tuvo

lugar en 1938, año en el que también se dedicó a la ejecución de vuelos nocturnos representando el papel de formaciones de bombarderos enemigos a fin de perfeccionar los sistemas de detección en favor de la unidad experimental de Biggin Hill.

Al estallar la II Guerra Mundial, los Anson de la unidad se encontraban en Thorney Island pero comenzaron a ser destacados a ambas orillas del Canal para que llevasen a cabo patrullas antibuque y de protección de convoyes. El escuadrón siguió en esas tareas durante unos meses y acabó por verse envuelto en los combates de junio de 1940 sobre el canal de la Mancha, a raíz del ataque a los convoyes británicos. El Anson no era avión para tales situaciones, si bien obtuvo algunas victorias, y finalmente el 48.º Squadron fue trasladado al área de Liverpool. Se había previsto que se reequipase con los Bristol Beaufighter y pasase a ser una unidad de torpedeo, pero ello no pudo ser y hubo de volver a los Anson en noviembre de 1940. A mediados del verano de 1941 los Anson comenzaron a ser sustituidos por los Lockheed Hudson, y fue el 19 de setiembre que tuvo lugar el primer ataque de un Hudson del 48.º Squadron contra un submarino alemán.

A principios de 1942, la unidad cambió su teatro operacional por el del mar del Norte y las costas de Noruega, donde durante diez meses se dedicó a hostigar a los submarinos enemigos, a bombardear instalaciones en tierra y a atacar a la navegación de superficie. En octubre el escuadrón dejó de ser operacional y se trasladó a Gosport para su siguiente aventura. A

finales de diciembre de 1942, el 48.º voló a Gibraltar, desde donde sus aviones fueron responsables de la cobertura de convoyes que iban y procedían del norte de África y también a Gibraltar. Fue un período de intensa actividad, con avistamientos regulares y ataques a submarinos, además de combates con los Focke-Wulf Fw 200 sobre el Atlántico. Durante 1943, el escuadrón mantuvo un alto nivel de operatividad desde Gibraltar, pero cuando los Aliados desembarcaron en Sicilia fue retirado a Gran Bretaña en febrero de 1944.

Allí, el escuadrón fue transferido al Mando de Transporte, se trasladó a Down Ampney y recibió aviones Douglas Dakota para dedicarse al lanzamiento de paracaidistas y remolque de planeadores. También se ejerció en salidas nocturnas de lanzamiento de panfletos sobre Francia. En junio estaba listo para participar en la invasión de Francia; el Día D el escuadrón lanzó 514 paracaidistas en Francia, volviendo luego a Gran Bretaña para recoger planeadores Horsa, que remolcó durante 24 horas. Después, se dedicó a misiones de apoyo a la cabeza de playa, abasteciendo por aire a las tropas recién desembarcadas. Cuando la cabeza de playa se exten-

El 48.º alcanzó un primer puesto en la historia de la RAF al convertirse en la primera unidad operacional que voló en la nueva generación de monoplanos con trenes retráctiles. Esto sucedió mientras estaba equipado con los anfíbios Sarocloud y recibió en RAF Manston sus primeros Avro Anson en marzo de 1936 (foto John D. R. Rawlings).



48.º Squadron (sigue)

dió, se amplió también el espectro de las misiones y el 48.º estuvo muy ocupado en vuelos de evacuación de bajas, de transporte de personal de la RAF a Francia y lanzando suministros en favor de las unidades en constante avance.

En setiembre de 1944 el escuadrón participó en la operación de Arnhem, remolcando los planeadores Horsa hasta las zonas de liberación en dos fases. Luego vinieron las misiones de apoyo durante los días siguientes, en los que la unidad sufrió fuertes bajas. Después, el escuadrón volvió a los vuelos de transporte regular al continente, que fueron lo más notable del invierno de 1944-45. En marzo de 1945, el 48.º Squadron se embarcó en la siguiente operación aerotransportada el cruce del Rin, de nuevo remolcando los Horsa. Permaneció en la red de rutas continentales hasta agosto de 1945, en que fue transferido a las

operaciones del frente de Birmania. Pero pronto terminó la guerra y el 16 de enero de 1946 el 48.º se disolvió en Patenga.

Un mes después, el 215.º Squadron de Singapur se convirtió en el 48.º Squadron. De nuevo era una unidad de transporte equipada con el Dakota y se dedicó principalmente a cubrir las rutas del Extremo Oriente abiertas en la inmediata posguerra. Además de ello, llevó a cabo algunas salidas durante la campaña de Indonesia. Por esa época se incrementó el ritmo de las actividades de los guerrilleros comunistas en Malasia, y el escuadrón llevó otra vez a cabo un papel de apoyo táctico además de seguir cubriendo sus rutas. Esto continuó cuando los Vickers Valetta reemplazaron a los Dakota en 1951. Seis años después recibió los Handley Page Hastings, que se dedicaron a rutas más extensas además de operar en la llamada



Tras la II Guerra Mundial, el 48.º Squadron fue el principal escuadrón de transporte de la Fuerza Aérea de Extremo Oriente. Su último modelo fue el Lockheed Hercules C.Mk 1, del que un ejemplar, el XV208, aparece en vuelo sobre la jungla. Este avión fue también el único W.Mk 2 de la Patrulla de Investigación Meteorológica de Farnborough (foto John D.R. Rawlings).

«Emergencia Malaya». Durante una temporada la unidad dispuso de una patrulla de aviones Blackburn Beverley que acabó por convertirse en el 34.º Squadron en octubre de 1960. El escuadrón recibió aviones Lockheed Hercules para cumplir con sus cometi-

dos y fue la última formación de transporte de la FEAF hasta setiembre de 1971, en que volvió a Gran Bretaña y entró a formar parte del Ala de transporte de Lyneham. A raíz de recortes en los presupuestos de defensa, el 48.º Squadron fue disuelto en enero de 1976.

49.º Squadron



Durante toda su existencia el 49.º Squadron ha sido una unidad de bombardeo. Formado en Dover el 15 de abril de 1916, tuvo un largo período de conversión a los RAF B.E.2c y RAF R.E.7, una parte de los cuales se emplearon en funciones de adiestramiento. Luego, en abril de 1917, se reequipó con Airco D.H.4, con los que asumió el papel de unidad de bombardeo antes de marchar a Francia en noviembre de 1917. En enero

El Hawker Hind fue el avión interino de todos los escuadrones de bombardeo recién formados a mediados de los años treinta, mientras se producían nuevos modelos. Este trío de la Patrulla B del 49.º Squadron muestra el disco amarillo de esa patrulla; el K6644 del comandante de la patrulla tiene la deriva también amarilla.



de 1918 complementó sus tareas habituales con salidas fotográficas y se especializó en la identificación de baterías alemanas. En marzo de 1918 la unidad hubo de dedicarse al bombardeo a baja cota para ayudar a frenar el último avance alemán. Una vez controlada la situación táctica, el 49.º Squadron se trasladó al norte y comenzó a atacar objetivos en Bélgica, al tiempo que completaba su reequipamiento con el Airco D.H.9. Regresó de nuevo al sur y desde Fourneuil llevó a cabo constantes salidas de bombardeo a baja cota sin olvidar sus habituales incursiones a larga distancia. Parte del éxito del escuadrón consistía en su disciplina a la hora de mantener cerradas formaciones de aviones, desde las cuales los observadores-artilleros podían mantener a raya con cierta facilidad a los cazas enemigos.

En agosto, el 49.º Squadron se concentró en el bombardeo a baja cota sobre el Somme como preparativo de la ofensiva aliada, pero registró tal número de bajas que llegó a quedar en entredicho su capacidad de proseguir con las operaciones. Afortunadamente, fue destinado de nuevo a las incursiones lejanas y a alta cota; cuando se firmó el armisticio, el escuadrón había arrojado 120 toneladas de bombas, derribando 56 aviones enemigos y averiando otros 63. Entró a formar parte del Ejército de Ocupación en mayo de 1919, pero el 18 de julio de ese año fue disuelto en la base de Bickendorff.

El 10 de febrero de 1936, la Patrulla C del 18.º Squadron de Bircham Newton fue redenominada y convertida en un nuevo 49.º Squadron. Estaba ahora equipado con bombarderos diurnos Hawker Hind, más veloces y dotados con motores más fiables que sus antiguos D.H.9. El renacimiento del escuadrón se produjo durante la gran expansión de la RAF, en un mo-

mento en que se entrenaban nuevas tripulaciones con la máxima diligencia. El escuadrón se trasladó a Worthy Down unos meses más tarde, coincidiendo con la creación de nuevas bases de bombardeo y un constante cambio en la RAF. En marzo de 1938 el 49.º Squadron se integró en el 5.º Group de Scampton y fue allí donde en setiembre comenzó a ser reequipado con un bombardero con cara y ojos, el Handley Page Hampden. Un año más tarde estalló la II Guerra Mundial y el escuadrón se estrenó el 3 de setiembre mediante un reconocimiento armado sobre el mar del Norte. Un mes más tarde lanzó sus primeras bombas de la guerra, en una incursión sobre Mönchengladbach. Durante los meses siguientes, el 49.º estuvo muy ocupado atacando distintos objetivos para impedir que los alemanes pudiesen reunir tropas y pertrechos para la posible invasión de Gran Bretaña. Uno de esos objetivos fue el canal de Dortmund/Ems. El 12 de agosto, el teniente de patrulla R. A. B. Learoyd atacó con éxito ese objetivo, a pesar de que otros dos aviones de su formación hubiesen sido abatidos. Al lanzar sus bombas desde una altura de 50 m, su avión resultó seriamente dañado, pero Learoyd volvió a la base y permaneció en el aire hasta el amanecer, en que pudo tomar tierra sin flaps ni tren de aterrizaje. Por esa acción fue condecorado con la Cruz Victoria.

El escuadrón continuó con su ofensiva contra los alemanes con los Hampden el resto del año y también durante 1941, aunque el Hampden no era por entonces el avión más adecuado para este tipo de funciones. En abril de 1942, la unidad recibió los Avro Manchester, pero éstos eran sólo un poco mejores y sus motores ocasionaron continuos problemas. Hasta julio de 1942 no tuvo el escuadrón un aparato con el que pudiera participar plenamente en la ofensiva nocturna contra Alemania; ese mes recibió los Avro Lancaster, con los que voló el resto de la guerra. En octubre, se produjo el famoso ataque diurno sobre la factoría Schneider, en Le Creusot. Al año siguiente el escuadrón se ocupó exclusivamente de ataques nocturnos sobre la industria alemana, y además participó en incursiones «lanzadera» contra Italia, sobre la que pasaban los aviones de camino al norte de África y luego sobrevolaban la misma ruta de regreso una o dos noches después. También tomó parte en la incursión sobre Peenemünde, destinada a combatir las armas V.



Un Avro Manchester del 49.º Squadron, en la víspera de una incursión de 1 000 bombarderos sobre Bremen. El Manchester no tuvo mucho éxito en el Mando de Bombardeo y fue retirado con una decepcionante hoja de servicios.

En 1944 el escuadrón dispersó sus esfuerzos, pues parte de sus fuerzas se destinaron a atacar objetivos en Francia, tanto localizaciones de misiles V-1 y blancos de valor táctico para el previsto desembarco de junio, como baterías costeras cerca de las playas de Normandía. Pero sus objetivos principales seguían centrándose en la inexorable campaña contra la propia Alemania, actividad que prosiguió sin interrupción hasta el final de la guerra en Europa. Entonces, el 49.º inició una serie de viajes a Alemania para mostrar a los miembros de su personal de tierra el fruto de sus esfuerzos, y vuelos a Alemania e Italia para reparar prisioneros de guerra. El escuadrón retuvo los Lancaster como parte del Mando de Bombardeo en la posguerra hasta 1949, en que se reequipó con Avro Lincoln. Éstos volaron en todos los ejercicios aéreos de la posguerra y en noviembre de 1953 se trasladaron al aeropuerto de Eastleigh en Nairobi. Regresaron allí un año después y al poco tiempo, el 1 de agosto de 1955, el escuadrón fue disuelto en Upwood.

Sólo pasaron nueve meses antes de que se formase de nuevo el 49.º Squadron, el 1 de mayo de 1956 en Wittering. Allí recibió bombarderos Vickers Valiant. Rápidamente se convirtió en parte del Ala Wittering, pero sólo tuvo una función que cumplir: trasladarse al Pacífico para lanzar las primeras bombas atómicas y de hidrógeno de la RAF. La primera bomba A se lanzó en octubre de 1956 sobre Malinga, en Australia, y la primera bomba H desde la isla de Pascua en mayo de 1957. Una vez hecho esto, el escuadrón permaneció como unidad operacional equipada con bombarderos V hasta que los Valiant fueron inmovilizados en tierra en 1965; el 49.º Squadron fue entonces disuelto en Marham el 1 de mayo de 1965.

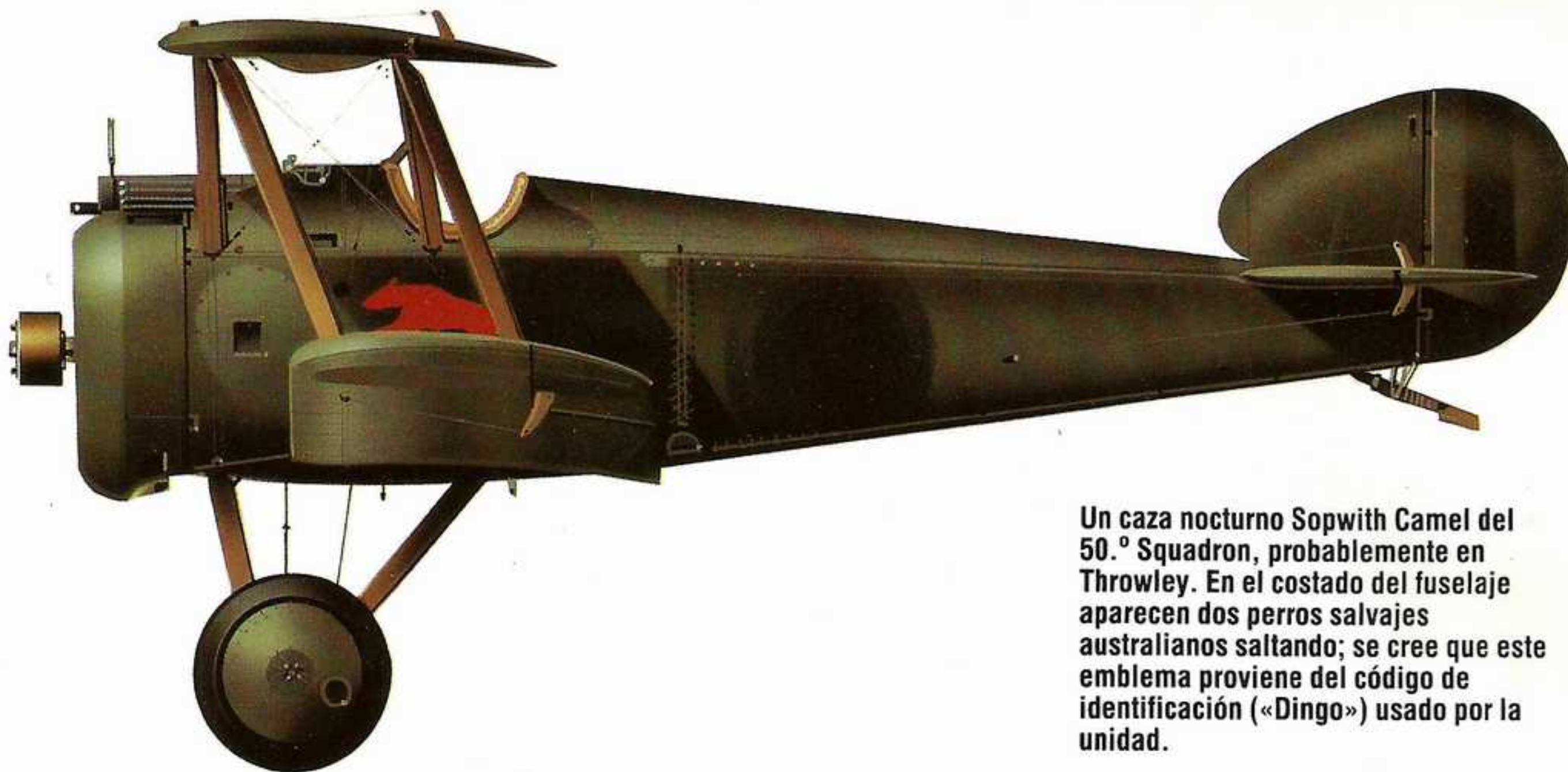
50.º Squadron



Formado en Dover el 15 de mayo de 1916, el 50.º Squadron del RFC fue asignado a la Defensa Metropolitana y equipado con RAF B.E.2c y, después, con RAF B.E.12a y B.E.12b. Tras su conversión, se trasladó a Harrietsham en octubre y estableció patrullas en Detling, Bekesbourne y Throwley. Por entonces ya había entrado en acción interceptando en agosto una incursión de dirigibles, uno de los cuales pudo ser desviado de su objetivo.

El escuadrón siguió efectuando patrullas de defensa aérea, pero su siguiente combate no se produjo hasta el 7 de julio de 1917, en que atacó una formación diurna de bombarderos Gotha y derribó uno de ellos sobre el mar, al largo del North Foreland. Por entonces el 50.º utilizaba una gran variedad de aparatos, incluidos Armstrong Whitworth F.K.8 y Sopwith Pup, pero en febrero de 1918 se concentró en una sola base, Bekesbourne, y fue equipado por entero con el Sopwith Camel. Sin embargo, se registró poca actividad enemiga sobre Gran Bretaña y, concluida la guerra, el escuadrón fue disuelto en Bekesbourne el 13 de junio de 1919.

El 3 de mayo de 1937 se formó de nuevo el 50.º Squadron en el marco de la gran expansión del Mando de Bombardeo, en Waddington. Fue equipado con bombarderos diurnos Hawker Hind que, tripulados por pilotos y observadores recién titulados, le sirvieron para convertirse en operacional. Si la guerra hubiese estallado en ese momento el escuadrón habría tenido pocas expectativas de vida, pero en diciembre de 1938 comenzó a reequiparse con Hadley Page Hampden, el bombardero normalizado en el 5.º Group, al que pertenecía el 50.º. Cuando se declaró la guerra el escuadrón estaba listo e hizo su primera operación el 14 de diciembre, un reconocimiento armado con once aviones sobre el mar del Norte. También se llevaron a término incursiones de lanzamiento de planfletos, pero pasaron otros tres meses antes de que la unidad comenzara a bombardear. El 19 de marzo de 1940 tomó parte en una acción contra la base de hidroaviones de Hornum, en la isla de Sylt. Dos meses después, el escuadrón inició sus ataques nocturnos contra blancos alemanes, una función en la que se mantuvo de forma persistente durante los cinco años de guerra. Al igual que otras unidades, sus primeros esfuerzos no fueron demasiado afortunados debido a la falta de ayudas a la navegación nocturna, y a lo largo de la guerra el 50.º fue registrando pérdidas regulares. En diciembre de 1940 se dedicó al ataque de Mannheim, la primera in-



Un caza nocturno Sopwith Camel del 50.º Squadron, probablemente en Throwley. En el costado del fuselaje aparecen dos perros salvajes australianos saltando; se cree que este emblema proviene del código de identificación («Dingo») usado por la unidad.

cursión de área del Mando de Bombardeo. Durante 1941 continuó la ofensiva con los Hampden y jugaron un papel importante en sus actividades las misiones de minado. Al terminar el año, el Hampden resultaba cada vez más y más vulnerable en cielo enemigo, y acabó por ser reemplazado. En el mes de diciembre, el 50.º se mudó al norte, a Escocia, y desde allí apoyó la incursión de comandos contra la isla noruega de Vaagsö.

En abril de 1942 llegó nuevo equipo, el Avro Manchester, pero afortunadamente la sustitución de este fracasado aparato se hizo sobre la marcha y dos meses después los Avro Lancaster se sumaron a la unidad. Esto ocurrió en el corto período en que el oficial de vuelo L. T. Manser ganó, con su Manchester, la Cruz Victoriosa del 50.º al ser sorprendido por los haces de luz de los reflectores nocturnos cerca de Colonia. Su aparato fue seriamente dañado, pero Manser continuó y bombardeó el objetivo, aunque su avión era constantemente alcanzado, y la tripulación herida. Falló un motor. Cuando ya estaba de vuelta sobre Gran Bretaña el avión era casi incontrolable. A pesar de eso, Manser lo mantuvo en el aire el tiempo suficiente para que la tripulación se salvase en paracaídas, antes de perder el control y morir al estrellarse.

El Lancaster fue el mejor bombardero pesado de la RAF de la guerra y dio al 50.º Squadron la oportunidad de reducir su índice de víctimas y de operar con mayor eficacia. Si bien la mayoría de las operaciones del escuadrón fueron nocturnas, también tomó parte en la incursión sobre Le Creusot, volando a través de Francia a baja altura y de día, el 17 de octubre de 1942. Pero la mayor parte de su actividad consistió, durante 1942 y 1943, en una larga serie de ininterrumpidas incursiones nocturnas sobre objetivos bien defendidos en Alemania. También abordó operaciones «Gardening» (de minado), a las que era asignado en

períodos de descanso pues se las consideraba menos peligrosas.

Con la apertura de bases en el norte de África, el 50.º se unió a otros escuadrones en incursiones «lanzadera» durante 1943; sobrevolaba objetivos en el sur de Italia y Alemania y tomaba tierra en el norte de África, para luego, tras un descanso, llevar a cabo otra incursión en el camino de regreso a casa, un día después.

Sin abandonar la ofensiva sobre Alemania, en 1944 el escuadrón también atacó muchos objetivos en Francia, para entorpecer los lanzamientos de las bombas volantes V-1 y también para preparar el camino al desembarco de Normandía. Éste tuvo lugar ese mismo año, en el que también efectuó operaciones diurnas contra objetivos continentales. Una incursión fuera de lo normal consistió aquel año en un intento de romper las presas de Walcheren.

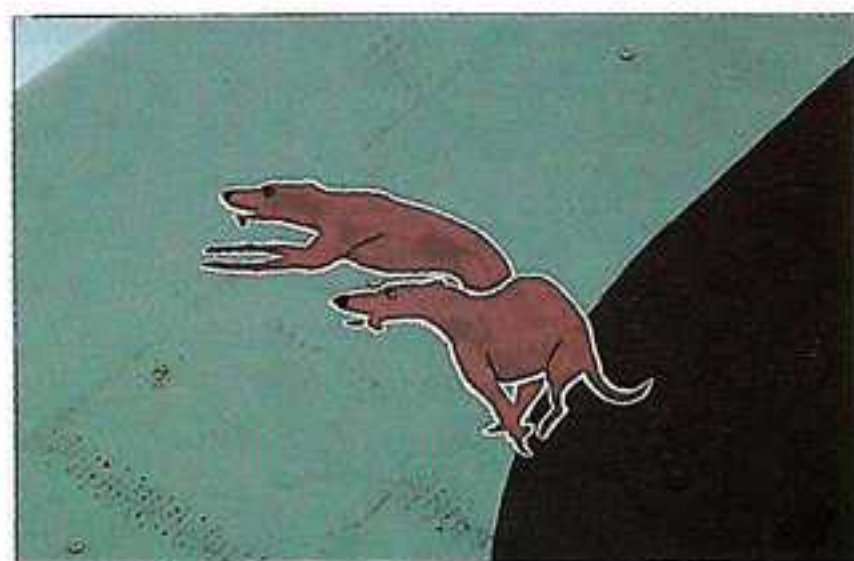
En 1945 tuvieron efecto las últimas operaciones contra ciudades alemanas; el 50.º se dedicó también a bombardear cerca de los puntos por los que los Aliados cruzaban el Rin a fin de facilitarles el camino. Voló su última incursión de bombardeo la noche del 25 de abril de 1945, contra un objetivo noruego.

Al terminar la guerra, el 50.º permaneció como parte del reducido Mando de Bombardeo y a mediados de 1946 comenzó a reequiparse con Avro Lincoln. Sin embargo, el 13 de enero de 1951, el escuadrón fue disuelto en Waddington. Justo un año después se volvió a formar como la quinta unidad de la primera ala de bombardeo a reacción de la RAF. Ello sucedió en Binbrook, donde el escuadrón se reformó el 15 de agosto de 1952 y recibió aviones English Electric Canberra B.Mk 2. Permaneció en esa función, como parte del Mando de Bombardeo, durante siete años, reteniendo ese mismo modelo del Canberra todo el tiempo. El 1 de

octubre de 1959 se disolvió otra vez, pero se reformó en Waddington como parte de la Fuerza V el 1 de agosto de 1961.

Ahora estaba equipado con los Avro Vulcan B.Mk 1A y sirvió como parte de la fuerza nuclear de Gran Bretaña, al principio como escuadrón de alta cota, pero desde 1964 en adelante como unidad de bombardeo convencional a baja altura. Poco después inició un lento reequipamiento con el Vulcan B.Mk 2, modelo que retuvo como parte del Ala Waddington durante la totalidad de los años setenta, llevando a cabo su parte en los destacamentos de ultramar y participando en las competiciones de bombardeo «Giant Voice» en Estados Unidos, lo que le permitió medirse con las unidades de bombardeo del Mando Aéreo Estratégico de la USAF. A comienzos de los años ochenta, se previó su disolución en el marco de la desaparición de la fuerza de Vulcan, pero en 1982 la retirada del escuadrón se pospuso y sus aparatos fueron rápidamente transformados en aviones cisterna. La guerra de las Malvinas incrementó las necesidades de repostaje en vuelo, de un modo tremendo y, para evitar forzar innecesariamente a los escuadrones de aviones cisterna Victor, el 50.º fue asignado a esta función. Voló satisfactoriamente como escuadrón cisterna hasta que la fuerza de los nuevos BAe VC 10 ocupó su lugar y fue disuelto en Waddington en marzo de 1984.

El 50.º Squadron se mantuvo en activo mientras los otros escuadrones de Vulcan eran disueltos, ya que sus aviones fueron convertidos en cisternas interinas mientras entraban en servicio los aviones cisterna definitivos VC10 (foto Robbie Shaw).



Arriba: el emblema oficial del 50.º Squadron es simple y poco evocador, pero fue revivido en los Vulcan de la unidad (foto Robbie Shaw).



51.º Squadron



El 51.º se formó en Thetford el 15 de mayo de 1916 como escuadrón de la Defensa Metropolitana para cubrir el área de Norfolk y cuatro meses después sus patrullas se dispersaron, como era usual en ese tipo de unidades. Al principio utilizó las variantes del RAF B.E. para su función, sustituyéndolas por F.E.2b y Martinsyde Elephant en 1917. El escuadrón entró pocas veces en acción y se le dio el papel secundario de adiestramiento de pilotos en vuelo nocturno; muchos de esos pilotos fueron después enviados a la creciente fuerza de bombardeo nocturno en Francia. Esta función duró hasta el final de 1917, en que el escuadrón se centró exclusivamente en la caza nocturna, para la que fue adecuadamente reequipado. Permaneció en alerta hasta el final de la guerra y en 1919 se trasladó al sur, en donde fue disuelto en Sutton's Farm el 13 de junio de 1919.

El 5 de marzo de 1937 el escuadrón se formó de nuevo en Driffield como unidad de bombardeo encuadrada en el 4.º Group del Mando de Bombardeo. Se la dotó con Vickers Virginia y Avro Anson hasta que su material de vuelo definitivo estuvo listo. Éste, el Armstrong Whitworth Whitley, llegó en febrero de 1938. Tenían motores Tiger y el 51.º fue uno de los pocos escuadrones que utilizaba esta versión

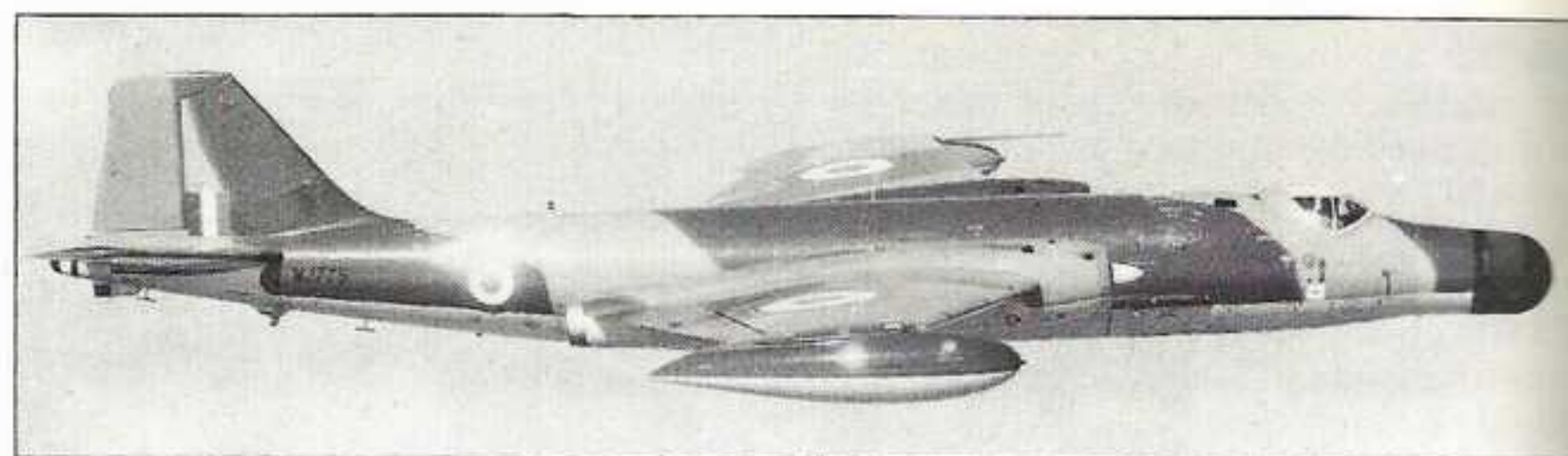


Tras una guerra en la que pasó parte de su tiempo bombardeando Berlín, el 51.º Squadron usó sus Avro York C.Mk 1 para socorrer a la ciudad. El York MW260, aparece aquí descargando en el aeropuerto de Gatow.

cuando estalló la II Guerra Mundial, llevando a cabo una incursión de lanzamiento de propaganda la primera noche de hostilidades. En noviembre, el escuadrón había empezado a recibir variantes más potentes, con motores Merlin. Se emplearon en incursiones de panfletos durante todo el invierno, pero en la primavera de 1940 el 51.º empezó a soltar bombas. El escuadrón empleó también sus Whitley en la primera incursión de la RAF sobre Italia, cuando el 51.º fue enviado a bombardear las instalaciones de Fiat en Turín el 11 de junio. Durante los dos años siguientes se apanó con los Whitley, y la ofensiva nocturna contra Alemania fue su principal preocupación. El 51.º fue el último escuadrón del Mando de Bombardeo que utilizó los Whitley sobre Alemania, en abril de 1942.

Antes de esto, sin embargo, el escuadrón participó en la expansión de una nueva actividad de la RAF, el lanzamiento de paracaidistas. La primera operación de este tipo fue una incursión sobre el sur de Italia, en la que se lanzaron paracaidistas que debían destruir un acueducto. A ello siguió, un año después, la incursión en Bruneval, en la que el escuadrón colocó un grupo de hombres que capturó una instalación alemana de radar y trajo de vuelta a Gran Bretaña, para su análisis, los componentes clave.

En mayo de 1942, con los Whitley completamente anticuados para las operaciones sobre Alemania, el 51.º se trasladó a Devon, desde donde sus viejos aviones fueron empleados como parte del Mando Costero en pa-



Desde agosto de 1958, el 51.º Squadron ha operado como unidad electrónica y se cree que ha sido responsable de la recogida de datos de inteligencia en las proximidades de la URSS con sus aviones Comet, Canberra y Nimrod. Los últimos Canberra del escuadrón fueron retirados en 1976 (foto Jon Lake).

trullas antisubmarinas sobre los accesos occidentales y el golfo de Vizcaya cuando la batalla del Atlántico entró en su fase más vital. Tras cinco meses de patrullas, la unidad volvió a Yorkshire y se convirtió en un escuadrón de Handley Page Halifax. Con ellos reasumió la ofensiva nocturna sobre Alemania, a la que se dedicó hasta el final de la guerra en Europa. En 1944 recibió la versión del Halifax con motores Hercules, intensificándose su participación en la guerra.

Al terminar la guerra en Europa, el escuadrón fue transferido al Mando de Transporte y se reequipó con Stirling C.Mk 5. Éstos fueron empleados en cometidos de transporte, como la cobertura de las rutas a la India durante seis meses. El Avro York reemplazó al Stirling a comienzos de 1946 y con él el escuadrón pudo llevar más pasajeros y cubrir las rutas al Extremo

Oriente, vía el Mediterráneo, Oriente Medio y la India. Este destino se mantuvo durante dos años y el 51.º fue asignado a Alemania para emplear sus York en el puente aéreo de Berlín, suministrando ayuda a esa ciudad desde bases en Alemania Occidental. El tiempo que duró el bloqueo, el escuadrón se ocupó principalmente de esa misión, pero al terminar volvió a sus rutas de larga distancia.

Hubo una contracción general del Mando de Transporte en 1950 y, a raíz de ella, el escuadrón se disolvió en Basingbourn el 30 de octubre de 1958 a partir del 192.º Squadron. Su función era ahora el reconocimiento radarico y el 51.º ha permanecido desempeñando ese cometido desde entonces, utilizando aviones English Electric Canberra, Avro Lincoln, de Havilland Comet C.Mk 2R y, en la actualidad, BAe Nimrod R.Mk 1.



Un BAe Nimrod R.Mk 1 del 51.º Squadron fotografiado en RAF Wyton en 1984. Los Nimrod del escuadrón están casi totalmente desprovistos de ventanillas en sus fuselajes, pero están erizados de antenas. Se cree que los Nimrod operaron desde la isla de Ascensión durante la guerra de las Malvinas.

52.º Squadron



A mediados de 1916 el RFC padecía el furioso combate de los caza alemanes y el 15 de mayo de 1916 se formó en Hounslow el 52.º Squadron con el fin exclusivo de llevar a Francia nue-

vos aviones que reemplazasen a los modelos RAF B.E., que estaban soportando el peso de las bajas británicas. Sin embargo, el 52.º utilizó al principio los B.E.2c, hasta que los nuevos RAF R.E.8 entraron en servicio en noviembre. Inmediatamente se trasladó con ellos al frente Occidental, pero hubo de encajar fuertes bajas en sus primeras operaciones a causa de una serie de fallos mecánicos, y en febrero de 1917 los R.E.8 fueron retirados y sustituidos por los B.E. 2e. Con ellos el escuadrón voló en cooperación con el Cuerpo de Caballería durante el asalto a la línea Hindenburg.

En junio de 1917 el R.E.8 había sido mejorado y volvió a entrar en servicio con el 52.º Squadron, que lo utilizó en cooperación con globos de observación para suministrar a las baterías británicas datos de tiro sobre los objetivos enemigos en la tercera batalla de Yprés. A esto siguió un período de bombardeos nocturnos con el que el 52.º entró en 1918; en la primavera de ese año se le encomendaron ataques al suelo de gran intensidad con-

tra el avance de las tropas alemanas.

Tras esto, el 52.º fue transferido al 6.º Ejército francés y se dedicó a hacer frente a otro avance, esta vez el de el Marne, donde se detuvo a los alemanes en mayo de 1918; por entonces el escuadrón llevaba a cabo muchas salidas de bombardeo. Después se trasladó al frente británico, donde continuó en misiones de cooperación con el ejército hasta el armisticio. En febrero de 1919 quedó reducido al cuadro de mando y volvió a Gran Bretaña, disolviéndose en Lopcombe Corner el 23 de octubre de 1919.

El 18 de enero de 1937 se extrajo un núcleo del 15.º Squadron de Abingdon y se formó con él el 52.º Squadron. Éste era ahora una unidad de bombardeo diurno equipada con Hawker Hind, a los que llevó a Upwood dos meses después. Los Hind fueron reemplazados por Fairey Battle en 1937, y en febrero de 1939 el escuadrón fue transferido del papel operacional al de adiestramiento. Esto continuó en el período inicial de la II Guerra Mundial y el 8 de abril de 1940 el escuadrón fue absorbido



El 52.º voló como escuadrón de reconocimiento para el ejército en la I Guerra Mundial y utilizó R.E.8 en la mayor parte de sus servicios. Hasta marzo de 1918 siguió usando marcas blancas en zig zag para fines de identificación (foto Bruce Robertson).

por la 12.ª Unidad de Entrenamiento Operacional de Benson.

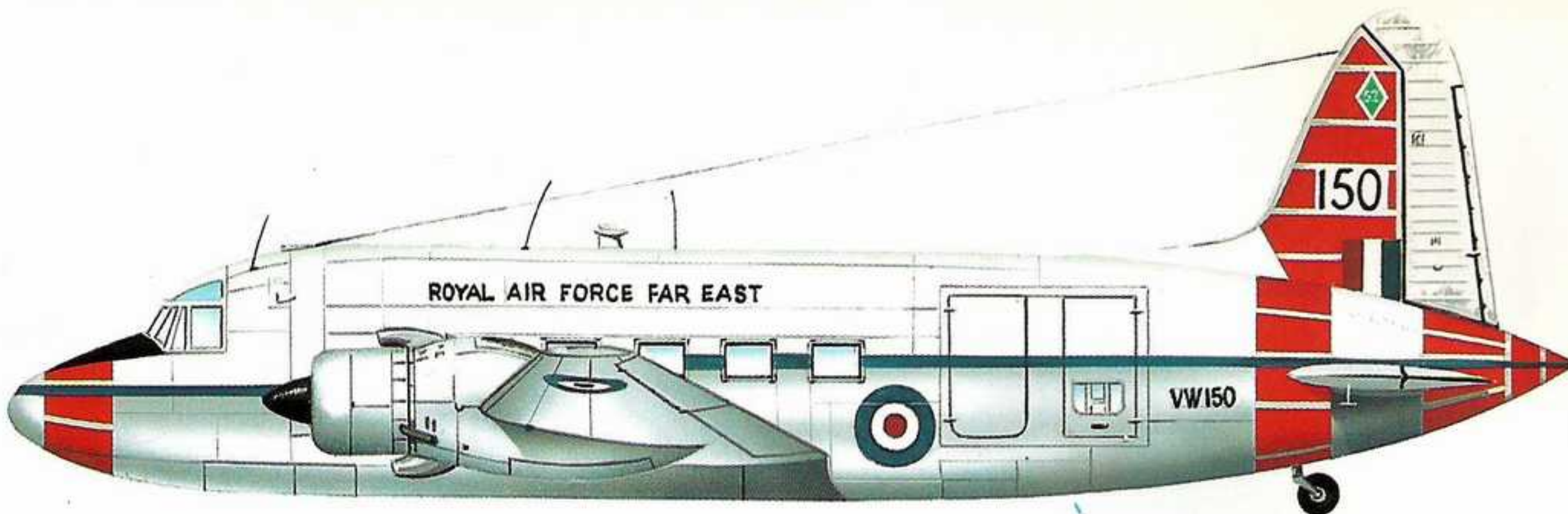
El 1 de julio de 1941, el 52.º Squadron se formó de nuevo en Habbaniya (Iraq), donde sirvió como unidad de mantenimiento equipada con Hawker Audax hasta diciembre de 1941, en que la unidad se dispersó y, pese a todos los intentos en contra, fue di-

52.º Squadron (sigue)

suelta. Sin embargo, el remanente del escuadrón en Mosul creció hasta ser un escuadrón operacional en octubre de 1942 y equiparse con Bristol Blenheim Mk IV. En enero de 1943 comenzó a reequiparse en Egipto con Martin Baltimore, utilizados en misiones marítimas. Sentó base en varios lugares diferentes a lo largo de la costa norteafricana, con un destacamento en Malta; finalmente se trasladó a Gibraltar en febrero de 1944, donde fue disuelto el 31 de marzo.

El 52.º se reformó inmediatamente a partir de las Patrullas C y D del 353.º Squadron en Dum Dum, Calcuta, equipado con Douglas Dakota. Ahora, como unidad de transporte, entró en operaciones rápidas volando hacia China a través del Himalaya. Abrió también otras rutas, centrándose en el transporte postal para la RAF en la India. En diciembre de 1944 recibió un grupo de aviones Consolidated Liberator, cuyo mayor alcance colaboró a facilitar la ruta a China. En enero de 1945, el escuadrón realizaba un servicio semanal de evacuación en Chungking y también de transporte de heridos y enfermos.

Al terminar la guerra el 52.º no fue disuelto sino que se dedicó a volar en las nuevas rutas de la RAF en Extremo Oriente y, con motivo de la lucha antiguerrilla en Malasia, realizó salvamentos en la jungla. Cuando se intensificó esa lucha (operación «Firedog») el escuadrón se dedicó casi por com-



El 52.º empleó los Vickers Valetta durante quince años desde varias bases de Extremo Oriente. Se emplearon sobre todo para lanzar suministros y reemplazaron a los viejos Dakotas.

pleto a vuelos de apoyo y lanzamiento de pertrechos en Malasia. Los Vickers Valetta reemplazaron a todos sus Dakota en 1951 excepto a uno o dos, que fueron equipados con altavoces. Estos aparatos fueron empleados en vuelos sobre la jungla. Esta función continuó hasta que el escuadrón se disolvió en Changi el 25 de abril de 1966.

El 52.º se formó otra vez en Abingdon el 1 de diciembre de 1966, con aviones Hawker Siddeley Andover C.Mk 1 que llevó a Singapur para realizar la misma función que con los Valetta. Ésa fue la tónica durante tres años, antes de que una reducción de los presupuestos de defensa pusiese punto y final al 52.º por última vez, disolviéndose en Seletar el 31 de diciembre de 1969.



El Andover C.Mk 1 X5608 del 52.º Squadron a comienzos de 1967. El número del escuadrón aparece en la deriva en caracteres romanos (LII) y el avión está camuflado en los dos tonos de marrón. Éste fue el último modelo usado por el 52.º Squadron (foto John D. R. Rawlings).

53.º Squadron



Catterick, en Yorkshire, fue la base en donde se formó el 53.º Squadron del RFC el 15 de mayo de 1916. La unidad se preparó con aviones de adiestramiento, con la intención de servir en misiones de reconocimiento para el Ejército, y se trasladó al sur, a Farnborough, en diciembre, para equiparse con un modelo operacional, el RAF B.E.2e, que se llevó a Francia antes de terminar el año. Allí, el 53.º fue asignado al IX Cuerpo para misiones de cooperación y empleó sus B.E. hasta la llegada de los RAF R.E.8, usados con buenos resultados en la batalla de Messines. Esto no se llevó a cabo sin víctimas y, de hecho, en una ocasión el 53.º tuvo que ser retirado de las operaciones tras perder numerosos hombres y aparatos. Cuando el IX Cuerpo fue relevado por el II Cuerpo de Caballería francés, el escuadrón siguió trabajando con los franceses durante un tiempo, sobre todo en la captación de fotografías de reconocimiento del frente. En julio de 1917 fue destinado al X Cuer-

po, con el que sirvió durante el resto de la I Guerra Mundial. Tras el armisticio, el escuadrón permaneció en Francia hasta abril de 1919 y volvió luego a Gran Bretaña, a Old Sarum, donde fue disuelto el 25 de octubre.

El escuadrón se formó de nuevo, prácticamente con el mismo papel, en Farnborough el 28 de junio de 1937. Fue equipado con Hawker Hector, una nueva variante del Hart que por entonces estaba reemplazando al Hawker Audax. Desde el principio, el 53.º se preparó como unidad de reconocimiento nocturno, esforzándose en perfeccionar las técnicas que le permitiesen obtener información sobre el campo de batalla en la oscuridad. Unidad experimental, aunque también operacional, llevó a cabo tareas de vigilancia y experimentos de transporte de tropas con aviones Vickers Valentina. Por aquel entonces se había trasladado a su nueva base en Odiham, y allí se reequipó con Bristol Blenheim en enero de 1939 para dedicarse al reconocimiento táctico de largo alcance y al bombardeo.

En setiembre de 1939 el escuadrón marchó a Francia como parte del Componente Aéreo de las BEF al estallar la guerra. Al contrario que otros escuadrones allí desplegados, el 45.º tuvo una función operacional inmediata: salidas nocturnas de reconocimiento sobre Alemania. Esto tuvo lugar durante la «falsa guerra»; cuando los alemanes invadieron Bélgica, los Países Bajos y Francia en mayo de 1940, el escuadrón fue transferido inmediatamente a reconocimientos del campo de batalla, sufriendo fuertes bajas. Tras diez días se retiró a Gran Bretaña. Al terminar la campaña, el escuadrón se integró en el Mando Costero, con los puertos del Canal como área de responsabilidad. El 53.º voló reconocimientos armados día y noche, manteniendo una estrecha vigilancia sobre los puertos desde donde



Durante un año, desde setiembre de 1944, el 53.º Squadron usó sus Liberator desde Reykiavik, en Islandia, para combatir las formaciones de submarinos alemanes en el Atlántico. Estacionados en un aeródromo nevado, los Liberator GR. Mk VI del escuadrón son reconocibles por sus letras de identificación «FH».

los alemanes podrían invadir Gran Bretaña y bombardeando cualquier buque que encontrase.

Una vez hubo pasado el peligro de la invasión, el 53.º se trasladó a St. Eval, en la costa de Cornualles, desde donde llevó a cabo salidas antibuque sobre los accesos occidentales y la costa atlántica francesa, donde Brest fue un objetivo frecuente. Seis meses en esta actividad desembocaron en mayores pérdidas de lo esperado y en el verano de 1942 la unidad cambió de base e inició la conversión a los Lockheed Hudson, destinados a las tareas antisubmarinas. El escuadrón comenzó a operar desde Irlanda del Norte, con un destacamento en Cornualles. El 21 de setiembre el 53.º atacó su primer submarino enemigo, y descubrió más cuando sus aviones em-

pezaron a volar sobre el golfo de Vizcaya; se produjeron también combates con aviones alemanes de reconocimiento marítimo.

Durante los seis primeros meses de 1942, el 53.º continuó en esta función, con un breve intervalo de reconocimientos armados en el mar del Norte; después, el escuadrón fue enviado a través del Atlántico a Estados Unidos para combatir la amenaza de los ataques de los U-boote en las costas norteamericanas. Durante la mayor parte de este tiempo, el 53.º tuvo su base en Trinidad, desde donde llevó a cabo diez ataques en seis meses, obteniendo resultados positivos en la mitad de ellos. Al acabar el año el escuadrón volvió a Gran Bretaña.

Continúa en la pág. 3772

Entrenadores militares

Prácticamente todos los países poseedores de industria aeronáutica construyen sus propios aviones de entrenamiento, de los que algunos constituyen incluso un lucrativo producto de exportación. Pero actualmente la palabra «entrenador» puede significar desde un tipo primario de 100 hp hasta uno de conversión capaz de volar a Mach 2.

Algunos países se están todavía decidiendo sobre formas distintas de instrucción, pero por lo general los entrenadores militares (navales incluidos) pueden ser agrupados en seis categorías. En primer lugar, los aviones ligeros, con motores de émbolo y utilizados en las pruebas iniciales de aptitud de los nuevos alumnos. Segundo, los entrenadores de pilotos en los que se puede practicar la enseñanza instrumental, acrobática, de navegación y, si es necesario, las operaciones embarcadas. Tercero, los reactores transónicos (e, incluso, supersónicos) en los que se practica el lanzamiento de armas y las técnicas operacionales. En cuarto lugar, los entrenadores de pilotos de polimotores, empleados también para instruir navegantes y otros tipos de tripulantes. Quinto, los entrenadores operacionales, usados (con o sin doble mando) para la conversión y la instrucción de empleo de aviónica y otro equipo diverso. Y, finalmente, las máquinas de alas rotativas, que no incluimos en el presente trabajo.

Los aviones ligeros presentan costes de operación mínimos, pero en el contexto militar tienen el inconveniente que, por lo general, emplean motores de émbolo. Tales motores son básicamente más baratos de adquisición que las turbinas, pero requieren un personal de mantenimiento específico y cualificado en ellos y, además, gasolinas como la

100LL, que en muchas ocasiones no son de uso común en las fuerzas aéreas actuales. Durante muchos años, la US Air Force ha utilizado con ese fin el T-41 Mescalero, basado en el cuatriplaza de ala alta Cessna Skyhawk. La compañía Cessna ha servido 807 de estos aparatos entre 1966 y 1982, pero lo más usual es que sean utilizados por escuelas civiles bajo contratos firmados con las fuerzas armadas. Muchos de ellos presentan asientos lado a lado con doble mando y llevan tanto la matrícula civil correspondiente como el número de serie de la USAF, pero no emblemas militares.

En el Armée de l'Air y la Aéronavale francesas, el avión elemental es el Mudry CAP 10B, modelo que también es empleado en el entrenamiento acrobático. Propulsado por un motor de émbolo Avco Lycoming de 180 hp (más potente que el del Mescalero), es una máquina extremadamente menuda, con una envergadura de 8,06 m, y acomoda a instructor y alumno en asientos lado a lado bajo una amplia cubierta deslizante. Muy ágil y popular, el CAP 10 tiene, sin embargo, unos costes de operación superiores a los de otro entrenador francés, el Robin ATL, diseñado con el fin específico de reducir al mínimo el monto del entrenamiento. Lleva un motor de 50 hp y está siendo considerado por diversos clientes, tanto civiles como militares.

Muchas fuerzas aéreas utilizan entrenadores básicos con motores de 300 hp. En el Armée de l'Air, el avión de este tipo es el Aérospatiale Epsilon, con un Avco Lycoming de 300 hp, mientras que las fuerzas aéreas del Pacto de Varsovia están adoptando en grandes cantidades el Yakovlev Yak-52, con un radial M-14P de 360 hp. Ambos son aviones con las plazas en tándem y con trenes triciclos y escamoteables. Los Epsilon de exportación pueden utilizar ametralladoras, bombas y otras armas, pero ello no sucede, por el momento, con el avión de Yakovlev. Éste es construido para las fuerzas aéreas del Este por IAv Bacau de Rumania, un estado que a su vez utiliza las avionetas para la instrucción primaria de su fuerza aérea; su modelo normalizado es el IAR-28MA, con motor de 80 hp.

Rumania es también capaz de ofrecer entrenadores a turbohélice y reacción, que se enmarcan en un mercado supersaturado.

El Saab MFI-17 Supporter es uno de los entrenadores y aparatos de ataque al suelo más ligeros (monta un motor de 200 hp), y desarrolla una velocidad de 235 km/h. Este ejemplar es uno de los 32 vendidos a las Fuerzas Aéreas de Dinamarca, que no sólo son empleados como entrenadores, sino también como plataformas de corrección artillera (foto Ministerio de Defensa de Dinamarca).





El Mudry CAP 10B del Armée de l'Air francés es un popular entrenador acrobático lado a lado con un motor de 180 hp y representa una clase de aviones olvidada por otras muchas fuerzas aéreas. Los aviones de la fotografía sirven en la escuela de Clermont-Ferrand (foto Peter F. Foster).



Uno de los pocos entrenadores a turbohélice con aplicaciones civiles, el suizo Pilatus PC-7 Turbo-Trainer ha sido construido en grandes cantidades para, por lo menos, 15 clientes. De este modelo básico se ha desarrollado el PC-9, más potente y con asientos lanzables (foto Pilatus).



De líneas particularmente agraciadas, el EMBRAER EMB-312 Tucano es un claro exponente de la pujante industria de Brasil, país que hace pocos años importaba prácticamente todo su material de vuelo. Este modelo presenta asientos lanzables y soportes subalares (foto Bob A. Munro).

Aunque los sistemas y el equipo de entrenamiento han de depender, obviamente, de las misiones de cada fuerza aérea y de su material de combate, es de destacar la escasa unanimidad existente en torno a los méritos de los turbohélices y los reactores. La RAF británica, por ejemplo, se pasó la totalidad de 1984 evaluando distintos tipos a turbohélice para llegar a la conclusión de que prefería el brasileño EMBRAER EMB-312 Tucano o el suizo Pilatus PC-9 (ambos modificados para la ocasión) al británico Hunting Firecracker, mientras que en el campo de los reactores abogó por el reacondicionamiento de los Hunting Jet Provost existentes. En la actualidad, el Jet Provost es empleado por todos los pilotos de ala fija de la RAF tras cumplir su instrucción inicial en el BAe (Scottish Aviation) Bulldog.

La USAF ha confiado durante muchos años en un programa de instrucción totalmente a reacción, en el que los pilotos que superaban la fase en el T-41 iniciaban su entrenamiento formal en el Cessna T-37. Durante casi 30 años, por este birreactor han pasado virtualmente todos los alumnos de la USAF. Propulsado por dos Teledyne CAE J69 de 465 kg de empuje (el Turboméca Marboré construido con licencia) en las raíces alares, el T-37B y el T-37C tienen asientos lado a lado lanzables y una plusmarca de seguridad y fiabilidad. En la actualidad, Fairchild se está preparando para producir el T-46A, el NGT (Next Generation Trainer) que remplazará al T-37 entre 1986 y 1992. En ciertos aspectos es muy similar a su predecesor, pues monta dos turbinas en las

raíces de un ala sin flecha, lleva asientos lado a lado y está pensado más para la seguridad y fiabilidad que para las prestaciones. Sin embargo, el T-46A muestra las lógicas mejoras de 30 años de desarrollo tecnológico. Su mayor contraste son los motores: el nuevo Garrett F109 es un turbofan muy sencillo, cuyo empuje al despegue de 600 kg es superior al del J69 del T-37, pero cuyo consumo es sólo de la mitad, lo que ahorrará a la USAF millones de dólares al año. La vida de este motor y su fiabilidad son también mejoras a considerar. El peso bruto del T-64A (3 090 kg) es ligeramente superior al del T-37B, pero sus prestaciones generales son también mayores. Fairchild ofrece asimismo el tipo de exportación AT-64A, que difiere por su capacidad de ser utilizado como entrenador de armas.

El supersónico Talon

A partir del T-37, muchos alumnos de la USAF pasan al Northrop T-38A Talon. Este biplaza en tándem, propulsado por dos motores J85 con poscombustión, fue el primer entrenador supersónico del mundo, aunque esa capacidad sólo se emplea en contados momentos en una sólo de las salidas en entrenamiento de cada piloto. Este modelo no aporta ventajas económicas en el marco del programa de instrucción, como sucede en el caso del todavía más potente SEPECAT Jaguar, que fue considerado ruinoso como entrenador puro. Pero la USAF no ha tenido que arrepentirse de la elección del T-38, que ha establecido una buena plusmarca de seguridad. Este tipo se emplea también en el período final de enseñanza de los pilotos de «reactores veloces» de la Luftwaffe, que tiene lugar en EE UU con aviones de la USAF debido, principalmente, al mejor clima meteorológico de ese país comparado con Alemania.

Japón es una nación fuertemente influenciada por EE UU, hasta el punto de que el

otro único entrenador supersónico del mundo es el Mitsubishi T-2. Es casi una copia exacta del Jaguar y está propulsado por versiones producidas con licencia de su mismo motor (el turbofan con poscombustión Rolls-Royce/Turboméca Adour de 3 245 kg de empuje). Éste le confiere una velocidad máxima de Mach 1,6 a alta cota y unas prestaciones generales que nada tienen que envidiar a las de un caza moderno; de hecho, el caza F-1 japonés es una versión monoplaza de ese avión. Sin embargo, es discutible la necesidad de tales características, y la mayoría de las fuerzas aéreas emplean entrenadores a reacción subsónicos, mucho más baratos, y reservan las altas prestaciones para los modelos de primera línea y sus variantes de doble mando, que están asignadas como entrenadores de conversión y de refresco a las unidades de combate.

Desde luego, con el paso de los años una versión doble mando de un modelo operativo puede acabar por convertirse en un entrenador más por derecho propio, al resultar obsoleto y ser retirado el modelo monoplaza de que deriva. Entrenadores famosos como los de Havilland Vampire Trainer, Lockheed T-33 y Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI son variantes de cazas de primera línea que hace ya tiempo que han sido dados de baja. Varias fuerzas aéreas utilizan todavía el T-33 y otras el MiG-15, y aceptan sus elevados costes de operación debido a su simplicidad y a que están más que amortizados.

A diferencia de la USAF, tanto la US Navy como el US Marine Corps emplean entrenadores básicos de hélice, que en ambos casos es el Beech T-34C. Éste, un T-34 Mentor muy mejorado y propulsado por un turbohélice PT6A de 715 hp, pesa 1 950 kg, pero en salidas de entrenamiento de armas y de interdicción ligera puede despegar con 2 500 kg, y su velocidad máxima es de 414 km/h. Ofrece sistemas de navegación y comunicaciones, cabina en tándem con aire acondicionado, oxígeno y plena capacidad acrobática. Sin embargo, no lleva aerofrenos, cabina presionizada, ni asientos lanzables, extremos que sólo son considerados esenciales por muy pocas fuerzas aéreas, entre ellas las británicas.

Profusión de diseños

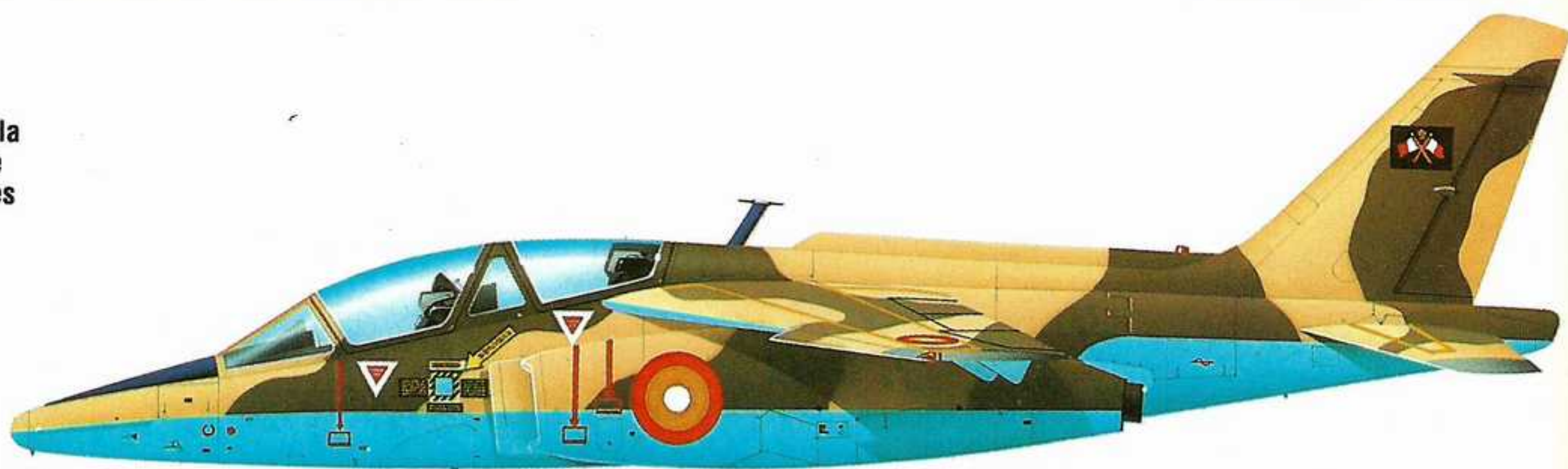
En la actualidad existen, probablemente, más modelos de entrenamiento que en los años de entreguerras, a pesar de que por entonces los costes de desarrollo eran minúsculos comparados con los de hoy día. No obstante, muchos de esos aviones no están en condiciones de mantener programas de producción rentables.

En Argentina, la FAA utiliza varios entrenadores ligeros y, naturalmente versiones de aviones de combate dotadas con doble mando. Sin embargo, su entrenador más im-

Desarrollado de un diseño ligero y supersónico, el Northrop T-38A Talon ha formado la espina dorsal del programa de entrenamiento avanzado a reacción de la USAF durante muchos años. Este modelo ha sido ampliamente exportado y el ejemplar de la fotografía es uno de los doce utilizados por la Fôrça Aérea Portuguesa (foto Philip Chinnery).



Uno de los usuarios menores del Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet es la Fuerza Aérea del Emirato de Qatar, que emplea seis aviones como entrenadores y máquinas de ataque ligero. Este modelo puede emplear hasta 50 combinaciones distintas de armas en cometidos de instrucción y apoyo táctico.



Pocos entrenadores todavía en producción tienen una carrera tan dilatada como el Beechcraft T-34 Mentor, elegido por la USAF hace ya 32 años. El modelo actual de serie es el T-34C, con un turbohélice PT6 de 400 hp. Este ejemplar es uno de los construidos para Argelia, país que utiliza principalmente material de fabricación soviética.

portante, por no decir interesante, es el FMA IA 63, cuyo primer prototipo alzó el vuelo el 10 de octubre de 1984. Propulsado por un turbofan Garrett TFE731 de 1 590 kg de empuje, el IA 63 ha sido diseñado en colaboración con la firma alemana Dornier, de modo que no es extraño que se parezca al Alpha Jet. Sus prestaciones son algo inferiores al franco-alemán (con una velocidad máxima de 740 km/h) y, aunque se sabe que puede incorporar cuatro soportes subalares, la firma fabricante nada ha revelado todavía de posibles combinaciones de armas.

La popular compañía brasileña EMBRAER ha suministrado 40 de sus biturbohélices presionizados Xingu al Armée de l'Air y la Aeronavale francesas en calidad de entrenadores de pilotos de polimotores. Construido en mayores cantidades, y adquirido por la RAF a comienzos de 1985, el EMB-312 Tucano es un convencional entrenador básico en tandem propulsado por un turbohélice PT6 de 760 hp (aunque los británicos han pedido una versión más potente), con excelentes prestaciones generales y asientos lanzables Martin-Baker Mk 8. Lleva cuatro soportes subalares capaces para 250 kg unitarios y se puede llevar a cabo el entrenamiento de armas empleando un simple visor fijo reflex. Una de sus ventas de exportación es un masivo plan de producción bajo licencia en Egipto, tanto para sí mismo como para las Fuerzas Aéreas de Iraq.

En 1984, la firma chilena ENAER comenzó a servir el T-35 Pillán, un biplaza acrobático propulsado por un motor de émbolo Avco Lycoming de 300 hp. Diseñado básicamente por Piper, empleando componentes de sus modelos Dakota y Saratoga, el T-35 ha sido también encargado por el EdA español, cuyos 40 ejemplares se llamarán Tamiz. Ello se produce como pago parcial de la compra chilena de los Aviojet españoles.

El entrenador básico normalizado en las Fuerzas Aéreas de China es el Nanchang

CJ-6, derivado del soviético Yak-18A (CJ-5) pero con una cola mayor y de perfil más cuadrado, y con otros muchos cambios. Su motor es un HS-6A de 285 hp. Tanto las Fuerzas Aéreas como las Fuerzas Aeronavales del Ejército de Liberación Popular utilizan versiones en tandem con doble mando de varios cazas de origen MiG, especialmente el JJ-6 que, basado en el MiG-19SF, ha sido concebido en la propia China.

Entrenadores normalizados en las fuerzas aéreas del Pacto de Varsovia (excepto la polaca) y de numerosos estados clientes, tanto el Aero L-29 (del que se han servido 3 600 unidades) como el L-39 Albatross checos son convencionales monorreactores con asientos en tandem, producidos en diversas versiones. Todos los L-39 están propulsados por el turbofan AI-25TL de 1 720 kg de empuje y presentan asientos escalonados y lanzables con asistencia de cohetes. Algunas versiones, destinadas especialmente a cometidos de ataque, cuentan con ciertas opciones de armas.

Valmet ha suministrado 30 de sus L-70 Mil-trainer a las Ilmavoimat (fuerzas aéreas) de Finlandia, que le han asignado el nombre de Vinka. De hecho, este aparato con motor de émbolo de 200 hp presenta cabina lado a lado climatizada y ofrece una extraordinaria gama



Propulsado por un turbofan Garrett, el modelo argentino FMA IA 63 realizó su vuelo inaugural el 10 de octubre de 1984, coincidiendo con el 57.º aniversario de la firma constructora. Su parecido con el Alpha Jet se debe en parte a que Dornier participó en su diseño y desarrollo.

de opciones de armas, en las que se incluyen hasta sensores de reconocimiento y misiles contracarro.

Versiones francesas

Además de los Epsilon, CAP 10 y versiones biplazas en tandem de los Dassault-Breguet Mirage, Francia es uno de los dos países que participa en el Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, uno de los más importantes entrenadores y aviones de ataque ligero modernos. Diseño de 1969, está propulsado por dos pequeños turbofan SNECMA/Turboméca Larzac de 1 350 kg de empuje unitario y en él se ha adoptado la configuración en ala alta para dejar suficiente luz sobre el suelo para las cargas ofensivas subalares. La Luftwaffe emplea una versión en cometidos de ataque ligero y reconocimiento de primera línea, mientras que un modelo de ataque más reciente está

Conocido como T-36 Halcón en servicio con la Fuerza Aérea de Chile, este entrenador a reacción es el español CASA C-101BB Aviojet, propulsado por un turbofan Garrett de 1 680 kg de empuje. Los cuatro primeros ejemplares chilenos se enviaron desde España, pero la construcción de los restantes, hasta una cifra total de 60, se encargó a ENAER, con factoría en Santiago.





La base del entrenamiento avanzado de la RAF es el BAe Hawk T.Mk 1. El ejemplar de la ilustración sirve en la instrucción de armas en la 1.ª Unidad de Armas Tácticas y está equipado con un cañón ventral Aden de 30 mm.

siendo puesto en producción en Egipto con la denominación de MS2. Todas las versiones tienen cabinas presionizadas con asientos lanzables escalonados (usualmente, Martin-Baker), así como una amplia opción de armas. Debe hacerse también mención del menudo y atractivo Microjet 200B, con dos pequeños reactores Microturbo y unidad de cola en mariposa, con el que se quiere reducir al mínimo los costes de instrucción de pilotos. El primer 200B voló el 19 de mayo de 1983. Otro modelo es el Socata R 235 Guerrier, un rentable avión de extraordinaria maniobrabilidad equipado con un motor de émbolo de 235 hp, por el que han demostrado especial interés varias fuerzas armadas del Tercer Mundo interesadas en entrenadores que puedan también ser empleados como máquinas antiguerrilla.

Tailandia es el principal comprador del inconfundible RFB Fantrainer alemán, con asientos lanzables en tándem situados delante de un ala de implantación media y de una soplante entubada. Esa soplante, una hélice entubada, está accionada por una turbina Allison de 420 o 600 hp.

Desde que el prototipo del modelo italiano M.B.326 volase en 1957, Aermacchi ha pasado a un primer plano de la construcción de entrenadores a reacción. El actual M.B.339A sigue en la misma línea, con un Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje y asientos Martin-Baker decalados en una cabina presionizada. SIAI-Marchetti ha vendido gran número de ejemplares del SF.260, un bi/triplaza con un motor de émbolo de 260 hp y, en ocasiones, opciones de armas, y que actualmente se halla en producción en la versión SF.260TP, con un turbohélice de 350 hp. Singapur fue el primer cliente del reactor S.211 de la misma compañía, con asientos Martin-Baker decalados en tándem y un turbofan JT15D de 1 130 kg de empuje. Un reactor todavía más ligero es el Caproni Vizzola C22j (con un Microturbo de



148 kg de empuje), que aún así puede llevar 250 kg de cargas, incluso armas, en dos soportes del tipo normalizado en la OTAN.

Para remplazar a los viejos entrenadores empleados en Japón (T-33 y T-1), Kawasaki está desarrollando el XT-4, con asientos lanzables norteamericanos en tándem instalados en una cabina presionizada y propulsado por dos turborreactores japoneses J3. El primer vuelo de este nuevo ejemplar tendrá lugar durante el año en curso.

Cuando el tipo checo L-29 fue elegido por las fuerzas del Pacto de Varsovia, la empresa polaca PZL Mielec continuó produciendo el TS-11 Iskra, un biplaza en tándem propulsado por un turborreactor SO-3W de 1 100 kg de empuje. Se han construido grandes cantidades de ejemplares para la propia Polonia y para la exportación, algunos configurados como monoplazas de ataque y otros como biplazas de reconocimiento. En respuesta a un requerimiento por un entrenador básico, bi-motor de émbolo y biplaza en tándem están en la actualidad compitiendo dos modelos, ambos con motores de 110 a 150 hp, los M-26 Iskierka y PZL-110 Koliber.

La firma rumana ICA (con sede en Brasov) está desarrollando tres nuevos entrenadores. El ICA-831 Pelican (con un motor de émbolo de 290 hp) tiene básicamente la misma célula que el IAR-825TP Triumf (turbohélice PT6A de 680 hp), con asientos en tándem y provisión para cuatro soportes subalares. Aparecido en el Salón de París de 1983, el IAR-99 Soim presenta asientos decalados en tándem y un reactor Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje. Con sus cuatro soportes limpios, alcanza una velocidad de 865 km/h.

La compañía española CASA ha producido varias versiones del C-101 Aviojet, diseñado en colaboración con Northrop y MBB. Propulsado por un turbofan Garrett TFE731 de 1 590 a 1 950 kg de empuje, el C-101 presenta asientos Martin-Baker Mk 10 en tándem y puede utilizar varias opciones de armas, sistemas de contramedidas electrónicas y equipos de reconocimiento.

Suiza ha exportado importantes cantidades del FFA AS.202 Bravo, un bi/triplaza ligero con un motor de 180 hp. Entre sus compradores figuran ocho fuerzas aéreas. Pilatus construye monoplanos de ala baja con las plazas en tándem desde 1945. El PC-7 (con un turbohélice PT6A de 650 hp) se ha convertido en

El entrenador ENAER T-35 Pillán ha sido diseñado en Chile aprovechando componentes de varios modelos de la firma Piper. Propulsado por un motor de émbolo de 300 hp, el Pillán cuenta con plena capacidad acrobática, si bien no se ha previsto que vaya a ser utilizado como entrenador de armas. España va a recibir 40 ejemplares, a los que se ha dado la denominación de Tamiz.

un *best-seller* a nivel mundial. El PC-9 (con un PT6A de 1 150 hp) es un modelo repotenciado que monta asientos Martin-Baker en tándem y decalados; fue elegido por British Aerospace para presentarlo como su propuesta de nuevo entrenador para la RAF, pero ésta no se interesó por la capacidad de este modelo de llevar 1 040 kg de cargas externas.

En 1984, la compañía AIDC de Taiwán puso en vuelo el primer ejemplar de serie del AT-3, con dos turbofan Garrett TFE731 (que le dan una excepcional relación carga-alcance) y asientos lanzables cero-cero. Este aparato presenta cinco soportes externos y una bodega interna de armas.

Los entrenadores a reacción que utiliza actualmente la US Navy son el Rockwell T-2C y el McDonnell Douglas TA-4F/-4J. El T-2 Buckeye es un panzudo biplaza en tándem, con el ala de implantación media y propulsado por dos motores J85; Grecia, país que ha elegido este modelo, dispone de una versión cuya carga de armas para misiones de ataque asciende a 1 590 kg. Los TA-4 Skyhawk son ágiles versiones en tándem utilizadas en el entrenamiento avanzado de combate, comprendida la modalidad aire-aire. Ambos modelos pueden operar desde portaviones.

La empresa yugoslava SOKO ha producido importantes cantidades del G2-A Galeb (gaviota), un entrenador biplaza en tándem con un motor Viper de 1 130 kg de empuje; en la actualidad construye el completamente rediseñado Super Galeb, que voló por primera vez en 1978. Propulsado por un Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje, cuenta con asientos Martin-Baker decalados en una cabina presionizada y una amplísima gama de opciones de armas, que comprende el contenedor de cañón GSh-23L soviético. Su velocidad máxima es de 910 km/h. Otra firma, UTVA, construye el UTVA-75, un entrenador lado a lado con un Avco Lycoming de 180 hp que se utiliza como entrenador y en otros muchos cometidos.



Con tres tipos de mimetización distintos, los aviones de la fotografía son un McDonnell Douglas A-4J y dos TA-4J Skyhawk, que son empleados para simular cazas enemigos en el marco del programa de entrenamiento de pilotos de la US Navy (foto Robert L. Lawson).

Mitsubishi Ki-46

Los servicios aliados de inteligencia militar dieron el nombre codificado de «Dinah» a un monoplano bimotor japonés de reconocimiento que fue uno de los aviones más elegantes de la II Guerra Mundial. Pero este no era el único atributo del Ki-46, pues sus prestaciones superaban por buen margen a las de la mayoría de sus contemporáneos.

En 1937, al cabo de unos meses de la puesta en servicio del Mitsubishi Ki-15, un limpio monomotor monoplano biplaza de reconocimiento con aterrizadores principales carenados (que recibiría de los Aliados el sobrenombre de «Babs»), la División Técnica del Koku Hombu (cuartel general del aire) comenzó a elaborar las especificaciones preliminares de su sucesor. A la vista de que los aviones de caza en servicio en Europa eran capaces de exceder con facilidad los 480 km/h del Ki-15 y de que tanto en la URSS como en EE UU se estaban desarrollando cazas comparables, el mayor Yuzo Fujita y los ingenieros Ando y Tanaka determinaron que la velocidad debería ser la principal cualidad del nuevo avión y dejaron la autonomía como segundo requerimiento de importancia. En realidad, la velocidad máxima especificada, de 600 km/h a 4 000 m, era casi truculenta, ya que el avión japonés más rápido era por entonces el prototipo del caza Kawasaki Ki-28, que alcanzaba sólo 485 km/h a la cota óptima. La autonomía exigida era de seis horas a una velocidad de 400 km/h y a una altitud de 4 000 a 6 000 m. Afortunadamente, los otros requerimientos usuales fueron en cierta manera obviados y se dio a los diseñadores la libertad de elección entre configuraciones mono y bimotoras en las que se usasen plantas motrices radiales de 790 a 950 hp (como las Nakajima Ha-20-Otsu y Ha-25, o Mitsubishi Ha-26).

Como Mitsubishi Jukogyo K.K. (Industrias Pesadas Mitsubishi S.L.) estaba ya trabajando en un avión de reconocimiento de altas prestaciones, el Ki-40 (que derivaba de su propuesta de caza bimotor Ki-39), la compañía recibió el contrato para el nuevo caza el 12 de diciembre de 1937. El equipo de diseño, dirigido por Tomio

Kubo y Joji Hattori, llegó a la rápida conclusión de que el Ki-40 no sería capaz de responder a la rápida conclusión de que el Ki-40 no sería capaz de responder a los requerimientos de velocidad impuestos por el Koku Hombu. Con los trabajos en el Ki-40 terminados, se abordó un diseño completamente nuevo que, si bien conservaba el tren de aterrizaje totalmente retráctil y la disposición bimotora del modelo anterior, se caracterizaba por su estrecho fuselaje. Con la designación *Kitai* (célula experimental) de Ki-46, ese avión presentaba también alas de escasa sección y un único larguero maestro y dos auxiliares. Sus dos tripulantes se alojaban en cabinas separadas, entre las que se encontraba el depósito principal de carburante.

Aunque el motor radial Nakajima Ha-25 era más ligero y potente que el Ha-26, Mitsubishi se adhirió ahora también a su política de equipar sus aviones con motores de diseño propio y eligió un par de Ha-26-Ko de 900 hp para el Ki-46. Sin embargo, el equipo de diseño de Mitsubishi llegó a la conclusión de que podrían satisfacerse las prestaciones requeridas si se utilizaban capós muy bien ajustados a los motores (que se diseñaron con la colaboración del Instituto de Investigación Aeronáutica de la Universidad de Tokio), hélices de velocidad constante y grandes ojivas. Los vuelos de prueba, que comenzaron en Kagamigahara a finales de 1939, demostraron que los diseñadores habían sido demasiado optimis-

La Ki-46-II fue la versión más utilizada del Avión de Reconocimiento Tipo 100, cuya producción se prolongó hasta 1944. Muchos aviones de esta variante sirvieron en unidades equipadas también con los Ki-46-III en el conflicto del Pacífico. Nótese la prominente luz de aterrizaje en pleno morro.





Este Ki-46-III de la 3.^a Chutai del 81.^o Sentai, basado en la isla de Java en 1944, lleva la imprmación marrón mate original como color mimético en las superficies superiores. Con unas prestaciones excelentes, especialmente entre los 8 000 y 10 000 m, este modelo podía sobrevolar los aeródromos aliados con total impunidad.



La Luftwaffe protagonizó vanos intentos de adquirir la licencia de producción del Ki-46 en virtud del Programa de Intercambio Técnico alemán-japonés. El ejemplar de la fotografía fue evaluado por la USAAF tras ser capturado a finales de la campaña del Pacífico e impresionó a los pilotos norteamericanos por su autonomía y velocidad a alta cota.

tas: la velocidad máxima lograda por los prototipos Ki-46 era de 540 km/h a 4 000 m. No obstante, como estos aparatos se revelaron muy satisfactorios en todos los demás aspectos, el Koku Hombu ordenó su puesta en producción como Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 1 del Ejército (Ki-46-I) e instruyó a Mitsubishi para que procediese con el desarrollo de una versión más potente, la Ki-46-II. Mientras, y como el Ki-46-I había resultado más lento de lo previsto y podría ser interceptado por los cazas más veloces en servicio con los enemigos potenciales de Japón, se le instaló una ametralladora orientable de 7,7 mm a fin de darle cierta protección en el sector trasero.

Además de trabajar para la Armada Imperial, Mitsubishi producía en esos momentos el avión de reconocimiento Ki-15-II («Babs»), los bombarderos bimotores Ki-21-I y Ki-21-II («Sally»), el bombardero monomotor Ki-30 («Ann»), el avión de reconocimiento táctico y ataque al suelo Ki-51 («Sonia») y el transporte bimotor Ki-57 («Topsy») para el Ejército Imperial, de modo que

Presa codiciada y prácticamente vedada a los cazas aliados cuando se hallaba en vuelo, este Ki-46-III fue sorprendido en tierra y ametrallado, y abandonado por las fuerzas japonesas. Este avión llevaba en la deriva los caracteres estilizados que le identificaban como una máquina perteneciente a la 17.^a Chutai. Del soporte ventral de esta variante podía suspenderse un depósito de 460 litros de carburante.

tanto sus instalaciones como su personal cualificado se hallaban a pleno rendimiento. En consecuencia, costó cierto tiempo que la producción del Ki-46 adquiriese un *tempo* adecuado y los primeros (y pocos) aviones de serie fueron entregados para la evaluación operativa en la primavera de 1940. A medida que se dispuso de más Ki-46-I, comenzó el entrenamiento de tripulaciones en la Shimoshizu Rikugun Hikogakuko (Escuela de Vuelo del Ejército de Shimoshizu) en previsión de la entrada en servicio del Ki-46-II.

Hacia la primavera de 1941 el Ejército Imperial había pedido no menos de 368 aviones Ki-46, pero la cadencia de producción se mantenía al lamentable ritmo de cuatro ejemplares mensuales. Sin embargo, estaban ya en camino las mejoras del tipo básico y Mitsubishi recibió el encargo de dar por terminada la producción de los Ki-15 y Ki-30 y reasignar personal e instalaciones al programa del Ki-46. Los resultados de tal decisión se notaron casi inmediatamente: el ritmo de producción ascendió a 10 unidades en noviembre de 1941 y fue aumentando hasta alcanzarse una cifra máxima de 75 unidades en marzo de 1944.

Nueva versión

Mientras los directivos de producción de Mitsubishi se afanaban en la reorganización de sus instalaciones y el aumento de los ritmos de entrega, sus colegas del departamento de ingeniería procedían con el desarrollo del Ki-46-II. Para propulsar esta versión, Mitsubishi eligió su nuevo radial Ha-102, un derivado del Ha-26 equipado con un sobrecargador de dos velocidades y estabilizado a 1 080 hp en despegue y a 1 055 hp a 2 800 m; además, ese motor no requería el rediseño de los capós, pues su diámetro total era idéntico al del Ha-26. Pronto se demostró que la elección había sido correcta, pues el Ki-46-II, puesto en vuelo en marzo de 1941, superó ligeramente la velocidad máxima especificada en principio por el Koku Hombu y alcanzó los 604 km/h a 5 800 m. Con la producción del Ki-46-II, puesto en vuelo en marzo de 1941, superó ligeramente la velocidad máxima especificada en principio por el Koku Hombu y alcanzó los 604 km/h a 5 800 m.

Durante las primeras evaluaciones operativas se registraron frecuentes bloqueos de las tuberías de combustible por evaporación en condiciones de humedad y calor. Para hallar una solución a ese problema, que afectaba tanto a la versión con el Ha-26-Ko como a la del Ha-102, se llevaron a cabo evaluaciones en climas cálidos en



Los dos cañones Ho-5 de 20 mm en la proa y el Ho-203 de 37 mm de tiro oblicuo hacia arriba demuestran que este avión era un Ki-46-III Kai, un derivado de interceptación a alta cota del Ki-46-III. Se produjeron aproximadamente 200 ejemplares destinados a combatir a los bombarderos B-29 de la USAAF. El ejemplar de la ilustración perteneció a la 17.^a Compañía Independiente de Caza.



Formosa en junio de 1940 utilizando un Ki-46-I y en junio de 1941 con un Ki-46-II. La resituación de las tuberías de combustible en torno a los motores y el paso de un carburante de 87 octanos a otro de 92 corrigieron satisfactoriamente la situación. Pero más difícil solución tenía la debilidad inherente de los aterrizadores principales, que tendían a fallar en el curso de aterrizajes fuertes. Ello se rectificó parcialmente con la adición de un miembro trasero de refuerzo más resistente, pero no llegó a curarse totalmente.

Mientras que los Aliados se veían obligados a utilizar aviones inadecuados en sus operaciones encubiertas de preguerra (por ejemplo, el transporte Lockheed 12 empleado por británicos y franceses en 1939-40 para fotografiar instalaciones militares en Alemania e Italia, y el Consolidated LB-30 adaptado por los norteamericanos para inspeccionar las islas japonesas en el Pacífico Occidental), el Ejército Imperial había sido lo suficientemente previsor al encargar el Ki-46, un avión especializado de reconocimiento estratégico cuyas prestaciones le hacían prácticamente inmune a la interceptación por parte de los obsoletos cazas que por entonces tenían desplegados en la zona los Aliados. Asignados a siete Dokuritsu Dai Shijugo Chutai (compañías independientes) en el verano de 1941, los Ki-46-II obtuvieron fácilmente la cobertura total de las áreas que los japoneses pretendían atacar a comienzos de la campaña del Pacífico. Por ejemplo, operando desde Camboya en octubre de 1941, esos aviones supervisaron las futuras zonas de desembarco en Malasia. Más tarde, en las vísperas de la gran ofensiva nipona, pequeños destacamentos de las Dokuritsu Dai Shijugo Chutai n.ºs 50, 51 y 81 fueron asignados a la 3.^a Hikoshidan (división aérea) para operar contra las fuerzas de la Commonwealth en Malasia, en tanto que destacamentos del 8.^o Sentai (regimiento) y de la 76.^a Dokuritsu Dai Shijugo Chutai se encuadraron en la 5.^a Hikoshidan para actuar sobre las Filipinas. Otras compañías de Ki-46-II comenzaron a apoyar las operaciones en China a medida que se constituyeron nuevas unidades en Japón.

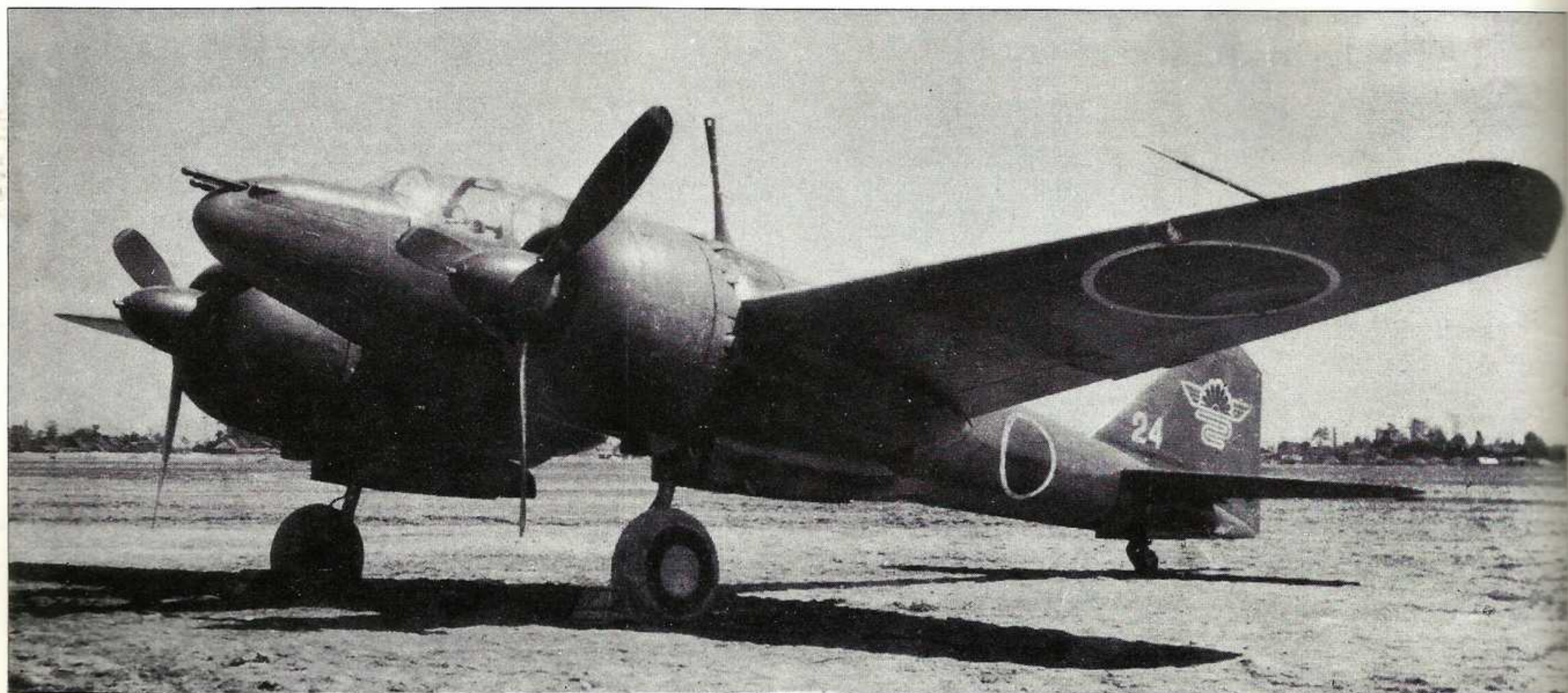
A partir de diciembre de 1941, las fuerzas japonesas iniciaron su rápida expansión a través de Malasia, las Filipinas y las Indias Orientales neerlandesas. Los Ki-46 desplegados en Timor empeza-

ron a aparecer sobre el norte de Australia y, desde bases en Birmania y las islas Andamán, reconocieron áreas de la India. Las tripulaciones de los «Dinah» (como llamaban los Aliados al Ki-46), enfrentadas a modelos de prestaciones tan inferiores como los Hurricane y P-40, actuaron sin ningún problema y proporcionaron al alto mando japonés una valiosa información fotográfica de las instalaciones enemigas. Como la cobertura radárica aliada en el teatro no era suficiente, incluso la aparición de modelos mejores como los Spitfire y Lightning no alteró sustancialmente la situación.

Capacidad incrementada

Sin embargo, y en previsión de que la oposición aérea enemiga se incrementase, en mayo de 1942 el Koku Hombu había instruido a Mitsubishi para que iniciase una versión mejorada del Ki-46. Caracterizado exteriormente por una sección de proa rediseñada que comportaba una nueva cubierta sobre el asiento del piloto, sin el escalón entre el morro y la sección dorsal del fuselaje, el primero de los dos prototipos Ki-46-III voló en diciembre de 1942. Propulsado por dos motores Ha-112-II estabilizados a 1 250 hp a 5 800 m, el Ki-46-III alcanzaba una velocidad punta de 630 km/h a esa altitud. Puesto en producción junto al Ki-46-II (el perezoso ritmo de entrega del motor Ha-112-II impidió que se concentrase la producción en el nuevo modelo de avión), el Ki-46-III sirvió para incrementar la inmunidad de este tipo a la interceptación. Sin embargo, la mayor disposición de radares y de cazas mejores dio a finales de 1943 a los Aliados más oportunidades contra los «Dinah». Desgraciadamente para los pilotos japoneses, una versión más avanzada del Ki-46 (la Ki-46-IV que, con motores turboalimentados, había volado en febrero de 1944) no llegó a entrar en producción debido

Un diseño que no estuvo a la altura de las expectativas, el Ki-46-III Kai montaba una considerable potencia de fuego, con 200 cartuchos para los cañones de proa y ocho cargadores de 25 disparos para el cañón oblicuo, pero un régimen de trepada y una maniobrabilidad poco adecuadas echaron a perder sus posibilidades como interceptor a alta cota.



a que por entonces los japoneses daban mayor prioridad a la fabricación de los cazas necesarios para defensa de la metrópoli. Las pérdidas comenzaron a aumentar, pero el Ki-46-III, e incluso el ya viejo Ki-46-II, siguieron en activo durante la campaña de las Filipinas, en 1944-45, e insistieron en sus salidas de reconocimiento de las bases de las Superfortalezas Volantes en las Marianas durante 1944-45.

Cuando Japón se vio obligado a adoptar una postura defensiva, el cuartel general imperial aceptó la urgencia de desplegar interceptadores pesadamente armados para defender las islas metropolitanas de los bombarderos aliados. De acuerdo con ello, y como el Ki-46-III era 80 km/h más veloz que el por entonces caza bimotor normalizado del Ejército Imperial (el Kawasaki Ki-45 Kai-Ko), el Rikugun Kokugijutsu Kenkyujo (Instituto de Investigaciones Aerotécnicas del Ejército) recibió el encargo de desarrollar un caza interceptador a alta cota que utilizase la célula del rápido aparato de reconocimiento. Los trabajos de diseño de esta versión comenzaron en junio de 1943 y las modificaciones supusieron la eliminación del equipo fotográfico y la instalación de dos cañones de 20 mm en el morro y de uno de 37 mm tirando oblicuamente hacia arriba desde la sección central del fuselaje. Modificada en una de las líneas de montaje del Tachikawa Dai-Ichi Rikugun Kenkyujo (Primer Arsenal Aéreo del Ejército, en Tachikawa), la versión de interceptación recibió la designación *Kitai* de Ki-46-III Kai y la denominación militar de Caza de Defensa Aérea Tipo 100 del Ejército. Esta variante entró en servicio en octubre de 1944 y posteriormente operó con los Sentai n.ºs 28 y 106, la 16.ª Dokuritsu Hikotai (ala independiente) y las Dokuritsu Dai Shijugo Chutai n.ºs 4, 16, 81, 82 y 83. El Ki-46-III Kai decepcionó frente a las incursiones diurnas de los B-29, ya que su régimen de trepada era insuficiente para un interceptador y era fácil presa para los artilleros de los polimotores a causa de su inexistente blindaje y a la ausencia de depósitos autosellantes. Más aún, como estaba desprovisto de radar de interceptación este modelo perdió su efectividad parcial cuando los B-29 comenzaron a actuar de noche.

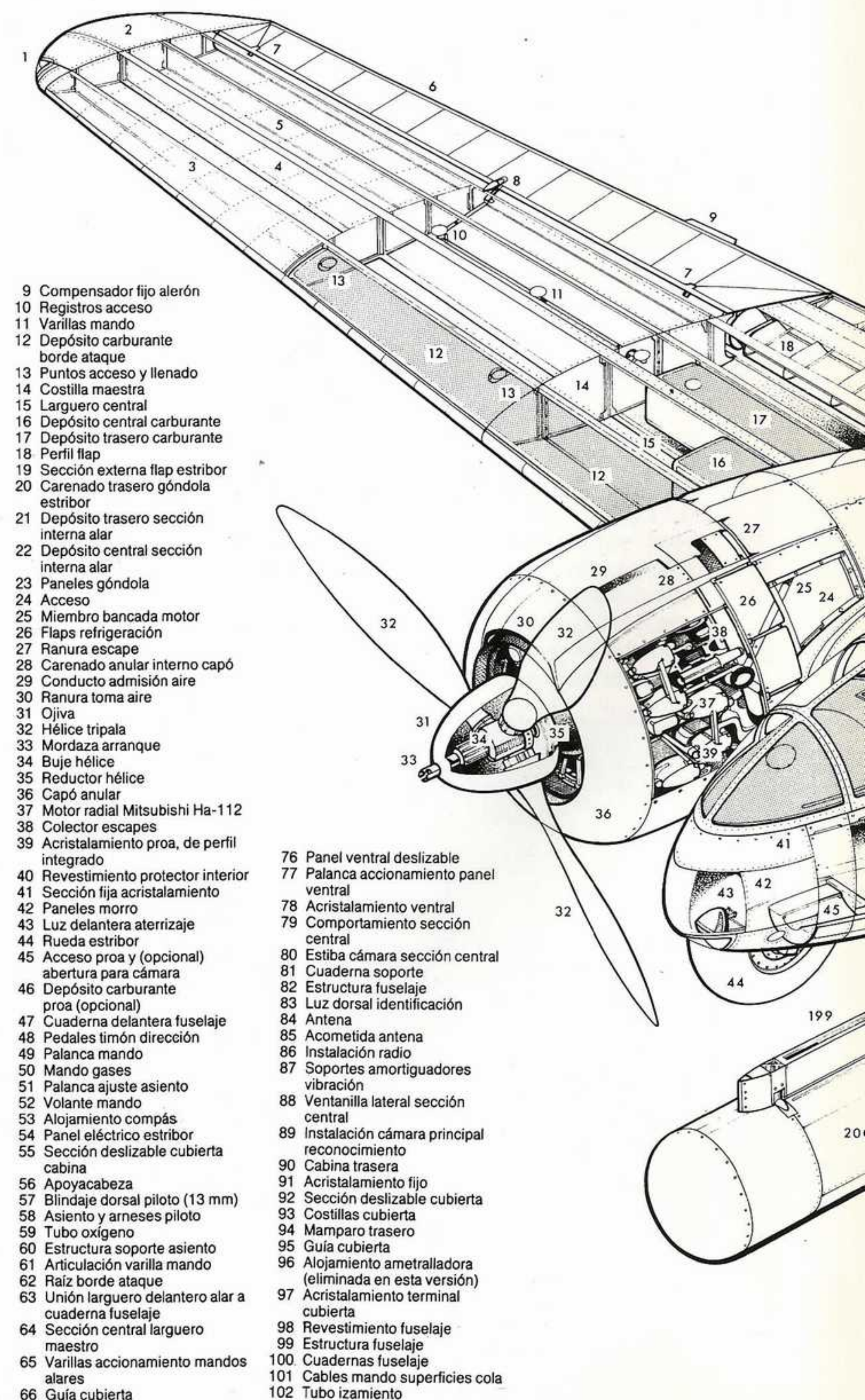
Dictado también por el cambio de la situación militar, se propusieron también las versiones de ataque al suelo Ki-46-III Otsu, Ki-46-III Hei y Ki-46-IV Otsu, que debían utilizar células modificadas de las variantes Ki-46-III y Ki-46-IV. Sin embargo, la falta de tripulaciones, por no mencionar la de protección para los depósitos, supuso que sólo se construyesen unos pocos ejemplares, a finales de la guerra. Por el contrario, las primeras modificaciones de células Ki-46-II en triplazas de entrenamiento Ki-46-II Kai tuvieron éxito y unos pocos de esos aviones sirvieron junto a los Ki-46-I y Ki-46-II en el Shimoshizu Rikugun Hikogakuko.

Si bien el Ki-46 había defraudado en el papel de caza y de aparato de ataque al suelo, el Ejército Imperial no podía aducir ninguna queja referente a las versiones de reconocimiento. Ello se demues-

tra al constatar los débiles esfuerzos realizados para poner en producción los previstos sucesores del Ki-46, el Tachikawa Ki-70 y el Mitsubishi Ki-95. En el caso de los Aliados, el alto concepto que éstos tenían del «Dinah» se vio corroborado mediante la evaluación de algunos ejemplares capturados: los pilotos de la Unidad de Inteligencia Técnica Aérea comentaron de forma muy favorable sus prestaciones y características de pilotaje. Ello constituye un gran tributo a la previsión del mayor Fujita, que ya en 1937 había pedido un avión que fuese capaz de superar en un 25 % la velocidad del avión japonés más rápido de ese momento. La producción del Ki-46 ascendió a un total de 1 742 ejemplares, salidos todos ellos de la cadena de montaje que Mitsubishi tenía en Nagoya.

Corte esquemático del Mitsubishi Ki-46-III

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 Luz navegación estribor | 67 Acristalamiento trasero (fijo) |
| 2 Borde marginal estribor | cubierta |
| 3 Larguero delantero alar | 68 Soporte apoyacabeza |
| 4 Larguero maestro | 69 Mástil antena |
| 5 Larguero trasero auxiliar | 70 Revestimiento dorsal |
| 6 Alerón estribor | 71 Depósito maestro fuselaje |
| 7 Articulationes alerón | 72 Asideros acceso |
| 8 Carenado articulación | 73 Larguero cabina |
| mando alerón | 74 Tubos conducción carburante |
| | 75 Anillos fijación cámara sección central |



Variantes del Mitsubishi Ki-46

Ki-46: prototipos de un biplaza de reconocimiento propulsado por dos motores radiales de 14 cilindros Mitsubishi Ha-26-Ko, estabilizados a 680 hp en despegue y a 900 hp a 3 600 m, y equipados con hélices tripalas de velocidad constante.

Ki-46-I: aviones de preserie, producidos con la denominación de **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 1 del Ejército**; con la excepción de cambios mínimos de equipo, estos aviones eran esencialmente idénticos a los prototipos; el operador de radio servía una ametralladora orientable Tipo 89 de 7,7 mm para la defensa trasera; la producción de los Ki-46 y Ki-46-I ascendió a 34 ejemplares.

Ki-46-II: principal versión de producción, denominada **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 2 del Ejército**; difería del Modelo 1 en que estaba propulsado por motores más potentes y en que su capacidad de carburante había pasado de 1 490 a 1 675 litros mediante la adición de depósitos en los bordes de ataque alares; sus motores eran Mitsubishi Ha-102 estabilizados a 1 080 hp en despegue y a 1 055 hp a 2 800 m; mejoras introducidas progresivamente en el transcurso de la producción incluyeron el paso de un carburante de 87 octanos a otro de 92 y el refuerzo de los aterrizadores principales; su producción fue de 1 093 ejemplares.

Ki-46-II Kai: designación *Kitai* asignada a una corta serie de Ki-46-II modificados en entrenadores de conversión; el depósito principal entre el piloto y el operador de radio perdió tamaño y capacidad a fin de dejar espacio para una segunda cabina sobreelevada y un parabrisas escalonado para el instructor; este tipo fue denominado **Entrenador Operacional Tipo 100 del Ejército**.

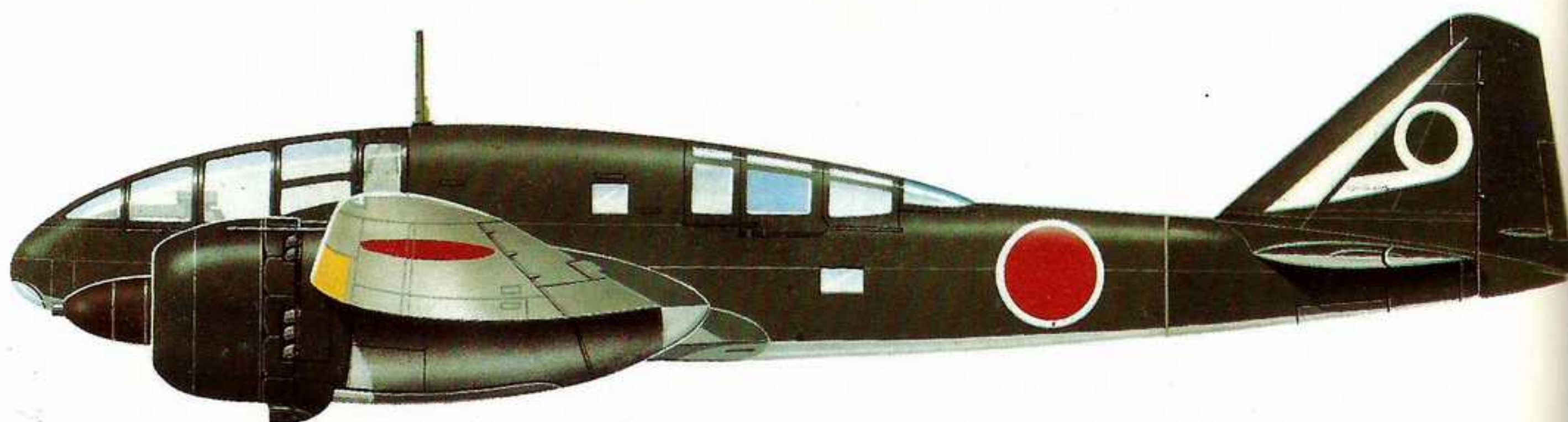
Ki-46-III: tras la evaluación de dos prototipos, esta versión mejorada entró en producción como **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 3 del Ejército**; estaba propulsada por dos motores radiales de inyección directa Mitsubishi Ha-112-II estabilizados a 1 500 hp en despegue y a 1 250 hp a 5 800 m; modificaciones de importancia introducidas en este modelo comprendieron un parabrisas rediseñado de perfil integrado, el incremento de la capacidad interna de carburante a 1 895 litros y la eliminación de la única ametralladora; los aviones de serie tardía incorporaron también escapes individuales; se completaron 609 ejemplares.

Ki-46-III Kai: conversión de caza del Ki-46-III, con dos cañones de tiro frontal Ho-5 de 20 mm en el morro y un cañón Ho-203 de 37 mm de tiro oblicuo hacia arriba, instalación ésta que perjudicaba la capacidad del depósito central del fuselaje; esta modificación fue concebida por el Rikugun Kokugijutsu Kenkyujo y la producción de este **Caza de Defensa Aérea Tipo 100 del Ejército** asignada al Tachikawa Dai-Ichi Rikugun Kokusho.

Ki-46-III Otsu y Hei: conversiones de células de Ki-46-III para obtener aviones de ataque al suelo necesarios para repeler invasiones; dos cañones de tiro frontal Ho-5 de 20 mm en el morro y, en la versión Hei, posibilidad de llevar bombas en soportes externos; sólo se completaron unos pocos Ki-46-III Otsu, designados **Avión de Ataque al Suelo Tipo 100 del Ejército**; el Ki-46-III Hei no pasó de la fase de proyecto.

Ki-46-IV: último desarrollo del modelo de reconocimiento, propulsado por motores turboalimentados Mitsubishi Ha-112 Otsu-Ru que mantenían la potencia de proyecto de 1 250 hp hasta los 8 200 m; se evaluaron cuatro prototipos pero la producción del Ki-46-IV, al que los militares denominaron **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 4 del Ejército**, no llegó a materializarse; de la misma forma, tampoco se pudo poner en marcha la construcción en serie de dos propuestas de interceptación y de ataque al suelo, cuyo armamento correspondía, respectivamente, al de las variantes Ki-46-III Kai y Ki-46-III Hei.

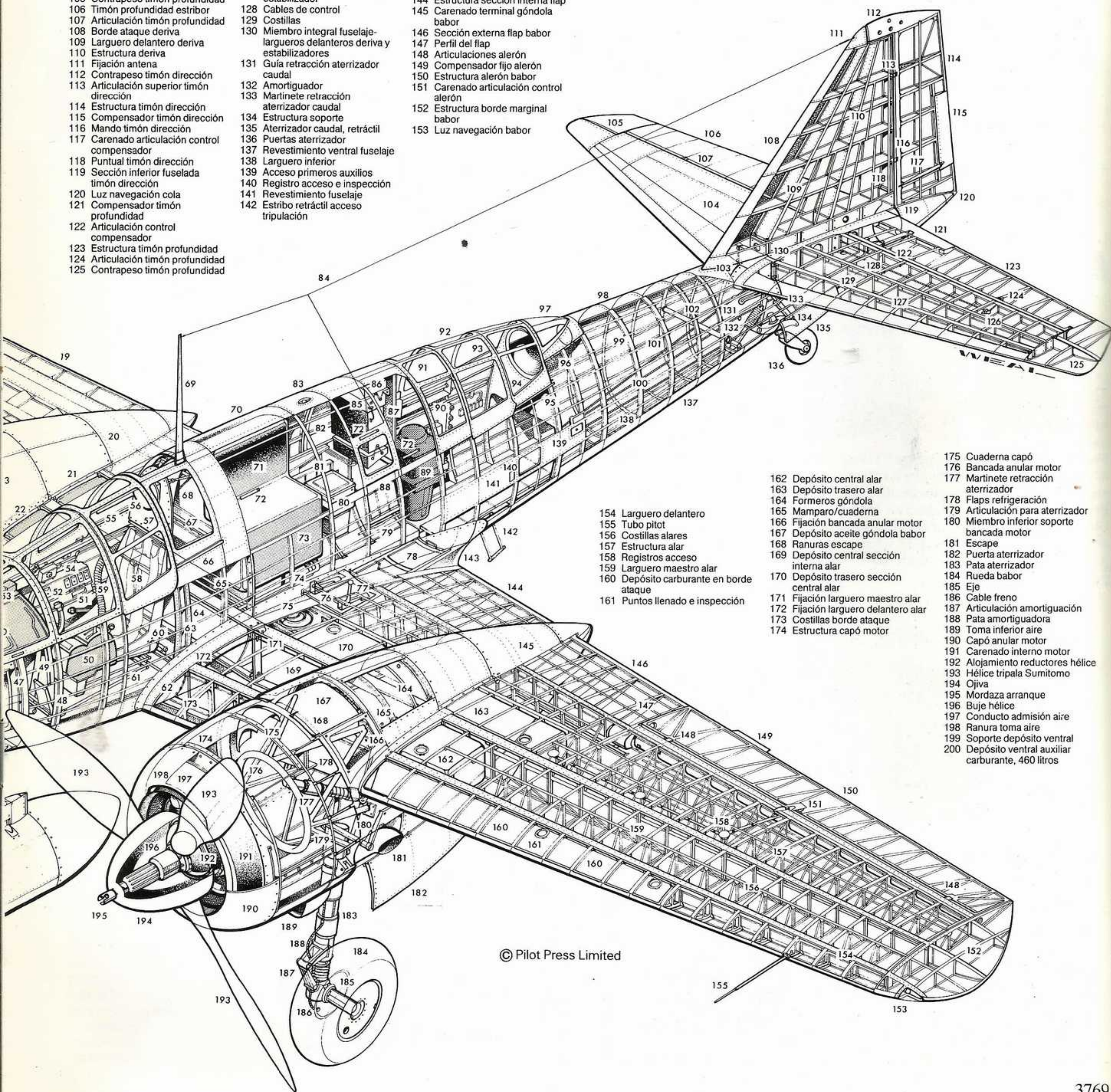
El profundo rediseño de la sección de proa fue el principal rasgo distintivo del Ki-46-III, una versión en la que se mejoraron las prestaciones y se aumentó la autonomía a seis horas mediante el incremento de la capacidad de combustible. El ejemplar de la ilustración fue uno de los construidos con escapes individuales para los motores, disposición que aumentaba el efecto de empuje de los gases.



- 103 Carenado encastre deriva
- 104 Estabilizador estribor
- 105 Contrapeso timón profundidad
- 106 Timón profundidad estribor
- 107 Articulación timón profundidad
- 108 Borde ataque deriva
- 109 Larguero delantero deriva
- 110 Estructura deriva
- 111 Fijación antena
- 112 Contrapeso timón dirección
- 113 Articulación superior timón dirección
- 114 Estructura timón dirección
- 115 Compensador timón dirección
- 116 Mando timón dirección
- 117 Carenado articulación control compensador
- 118 Puntal timón dirección
- 119 Sección inferior fuselada timón dirección
- 120 Luz navegación cola
- 121 Compensador timón profundidad
- 122 Articulación control compensador
- 123 Estructura timón profundidad
- 124 Articulación timón profundidad
- 125 Contrapeso timón profundidad

- 126 Estructura estabilizador
- 127 Larguero delantero estabilizador
- 128 Cables de control
- 129 Costillas
- 130 Miembro integral fuselaje-largueros delanteros deriva y estabilizadores
- 131 Guía retracción aterrizador caudal
- 132 Amortiguador
- 133 Martinete retracción aterrizador caudal
- 134 Estructura soporte
- 135 Aterrizador caudal, retráctil
- 136 Puertas aterrizador
- 137 Revestimiento ventral fuselaje
- 138 Larguero inferior
- 139 Acceso primeros auxilios
- 140 Registro acceso e inspección
- 141 Revestimiento fuselaje
- 142 Estribo retráctil acceso tripulación

- 143 Carenado borde fuga encastre alar
- 144 Estructura sección interna flap
- 145 Carenado terminal góndola babor
- 146 Sección externa flap babor
- 147 Perfil del flap
- 148 Articulaciones alerón
- 149 Compensador fijo alerón
- 150 Estructura alerón babor
- 151 Carenado articulación control alerón
- 152 Estructura borde marginal babor
- 153 Luz navegación babor



- 154 Larguero delantero
- 155 Tubo pitot
- 156 Costillas alares
- 157 Estructura alar
- 158 Registros acceso
- 159 Larguero maestro alar
- 160 Depósito carburante en borde ataque
- 161 Puntos llenado e inspección

- 162 Depósito central alar
- 163 Depósito trasero alar
- 164 Formeros góndola
- 165 Mamparo/cuaderna
- 166 Fijación bancada anular motor
- 167 Depósito aceite góndola babor
- 168 Ranuras escape
- 169 Depósito central sección interna alar
- 170 Depósito trasero sección central alar
- 171 Fijación larguero maestro alar
- 172 Fijación larguero delantero alar
- 173 Costillas borde ataque
- 174 Estructura capó motor

- 175 Cuaderna capó
- 176 Bancada anular motor
- 177 Martinete retracción aterrizador
- 178 Flaps refrigeración
- 179 Articulación para aterrizador
- 180 Miembro inferior soporte bancada motor
- 181 Escape
- 182 Puerta aterrizador
- 183 Pata aterrizador
- 184 Rueda babor
- 185 Eje
- 186 Cable freno
- 187 Articulación amortiguación
- 188 Pata amortiguadora
- 189 Toma inferior aire
- 190 Capó anular motor
- 191 Carenado interno motor
- 192 Alojamiento reductores hélice
- 193 Hélice tripala Sumitomo
- 194 Ojiva
- 195 Mordaza arranque
- 196 Buje hélice
- 197 Conducto admisión aire
- 198 Ranura toma aire
- 199 Soporte depósito ventral
- 200 Depósito ventral auxiliar carburante, 460 litros

© Pilot Press Limited



Mitsubishi Ki-46

Especificaciones técnicas

Mitsubishi Ki-46 II

(Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 2 del Ejército)

Tipo: bimotor biplaza de reconocimiento

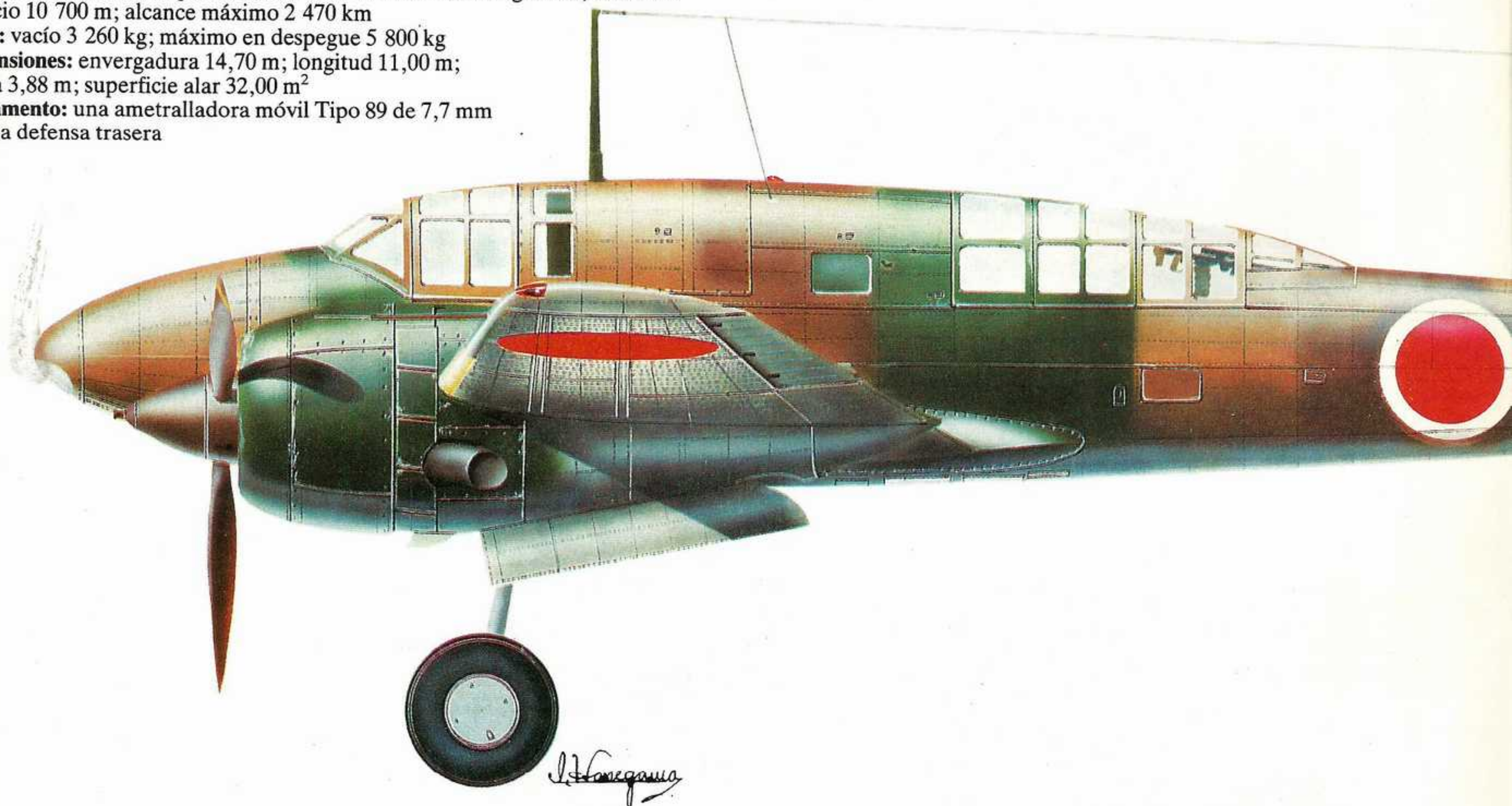
Planta motriz: dos motores radiales, de 14 cilindros en doble estrella, Mitsubishi Ha-102 (Ejército Tipo 1), de 1 050 hp de potencia unitaria nominal

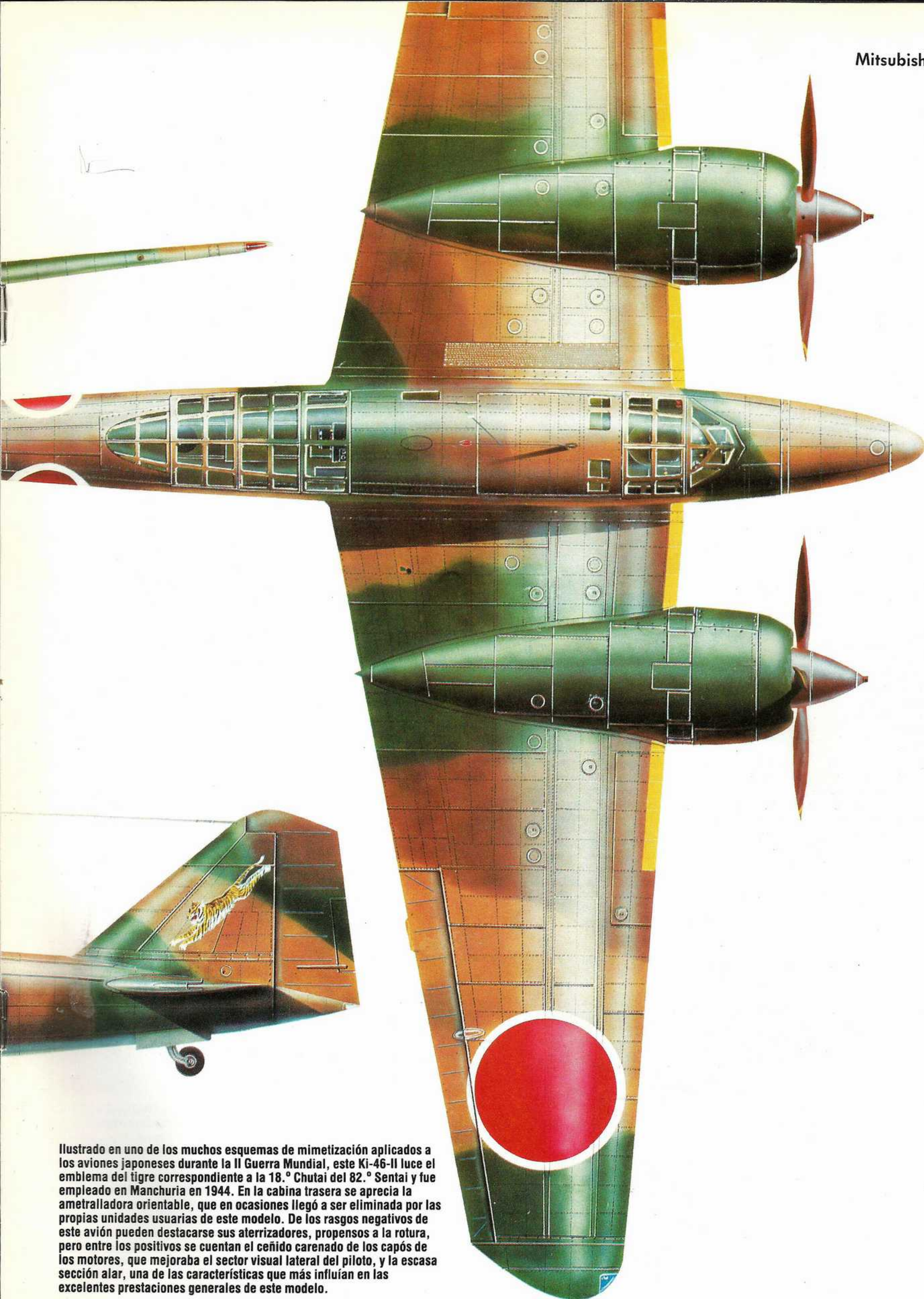
Prestaciones: velocidad máxima 600 km/h, a 5 800 m; velocidad de crucero 425 km/h, a 4 000 m; trepada a 8 000 m en 17 minutos 58 segundos; techo de servicio 10 700 m; alcance máximo 2 470 km

Pesos: vacío 3 260 kg; máximo en despegue 5 800 kg

Dimensiones: envergadura 14,70 m; longitud 11,00 m; altura 3,88 m; superficie alar 32,00 m²

Armamento: una ametralladora móvil Tipo 89 de 7,7 mm para la defensa trasera





Ilustrado en uno de los muchos esquemas de mimetización aplicados a los aviones japoneses durante la II Guerra Mundial, este Ki-46-II luce el emblema del tigre correspondiente a la 18.º Chutai del 82.º Sentai y fue empleado en Manchuria en 1944. En la cabina trasera se aprecia la ametralladora orientable, que en ocasiones llegó a ser eliminada por las propias unidades usuarias de este modelo. De los rasgos negativos de este avión pueden destacarse sus aterrizadores, propensos a la rotura, pero entre los positivos se cuentan el ceñido carenado de los capós de los motores, que mejoraba el sector visual lateral del piloto, y la escasa sección alar, una de las características que más influían en las excelentes prestaciones generales de este modelo.

Escuadrones de la RAF

53.º Squadron (continuación)

El Consolidated Liberator era el avión antisubmarino más efectivo ahora disponible y el 53.º Squadron esperó hasta poder reequiparse con él, utilizando mientras los Armstrong Whitworth para mantenerse ocupado. Los primeros Liberator llegaron al escuadrón en mayo de 1943, y un mes después comenzó las patrullas en su antiguo terreno favorito, el golfo de Vizcaya. Entonces, los alemanes estaban empleando grupos de bimotores Junkers Ju 88 para atacar a los aviones del Mando costero y el escuadrón se vio obligado a librar bastantes combates y consiguió destruir algunos de los atacantes. Al acabar el año, el reflector Leigh comenzó a entrar en servicio con el Mando Costero para facilitar los ataques antisubmarinos nocturnos y el escuadrón fue temporalmente retirado de las operaciones para que pudiese perfeccionar esa técnica. En diciembre estaba empleando sus Liberator por la noche y a menudo llevaba a cabo vuelos lanzadera a Gibraltar para regresar de día y atacar algún submarino por el camino.

El escuadrón se centró en los accesos occidentales durante 1944 y realizó un gran número de ataques a U-boote en este período, hundiendo algunos de ellos. Estas operaciones se llevaron a cabo de noche con la ayuda del reflector Leigh, y hasta la primavera de 1945 el 53.º no volvió a las operaciones diurnas. Por entonces tenía su base en Islandia y su trabajo incluía reconocimientos meteorológicos y patrullas ocasionales sobre icebergs.

Al terminar la guerra en Europa, el escuadrón volvió a Gran Bretaña, acabó por ser transferido al Mando de Transporte y se modificaron sus Liberator para trasladar tropas desde y hacia la India. El 53.º operó en ese cometido, con éxito, durante un año hasta el 15 de junio de 1946, en que

fue disuelto en Upwood. Sin embargo, el 1 de noviembre de 1946, el 187.º Squadron fue reconvertido en el 53.º en Netheravon. Se trataba ahora de otro escuadrón de transporte, pero el nuevo 53.º volvió a su antigua función de apoyo al Ejército, para lo que entró a formar parte del 46.º Group, encargado de suministrar transporte a las operaciones del Ejército. Utilizó Douglas Dakota para esta función, que en algunas ocasiones supuso también el remolque de planeadores, al menos al principio. Esto lo llevó a participar en vuelos continentales y después, en 1948, a tomar parte en el puente aéreo de Berlín.

Sin embargo, los aviones del escuadrón fueron pronto transferidos a otras unidades equipadas con Dakota y el 53.º fue disuelto en Waterbeach el 31 de julio de 1949. Un nuevo 53.º Squadron se constituyó al día siguiente en Topcliffe. Tras equiparse con Handley Page Hastings, comenzó a cubrir las rutas de larga distancia del Mando de Transporte a través de Oriente Medio y la India hacia Extremo Oriente. Como parte de la fuerza de Hastings, también se vio envuelto en operaciones de auxilio aéreo, tales como evacuación de ciudadanos en áreas hostiles y también en lanzamiento de paracaidistas en la campaña de Suez en 1956. Este fue el canto del cisne del 53.º con los Hastings, pues rápidamente se convirtió en la segunda unidad equipada con el transporte pesado Blackburn Beverley, en enero de 1957. Éste fue usado tanto en las rutas como en apoyo al Ejército, gracias a sus fenomenales prestaciones de despegue y aterrizaje cortos para semejante avión. Pero una serie de restricciones económicas comenzó a caer sobre la RAF en los años sesenta y el 53.º fue disuelto en Abingdon el 28 de junio de 1963 y acabó absorbido por el 47.º Squadron.



Los cuatro motores Centaurus de un Blackburn Beverley C.Mk 1 del 53.º Squadron en Adén levantan una pequeña tormenta de arena. El 53.º Squadron utilizó los Beverley durante seis años, hasta que la unidad se fusionó en 1963 con el 47.º Squadron. El Beverley era por entonces el avión más grande de la RAF (foto MoD).

El escuadrón siguió destinado al transporte pesado, pues el 1 de noviembre de 1965 se volvió a formar en Fairford con el Short Belfast C.Mk1. Este enorme aparato, capaz de llevar más carga, y de mayor tamaño que cualquier otro avión de la RAF, sirvió solo en el 53.º. Realizó vuelos por todo el mundo, transportando helicópteros, misiles, vehículos y todo lo necesario para ayudar a las fuerzas británicas en donde lo necesitasen. El escuadrón operó con diez aviones durante once años, y aún les quedaban

muchos más años de servicio cuando por otra restricción en la defensa el 53.º fue disuelto en Brize Norton el 14 de setiembre de 1976.

El 53.º fue la única unidad que operó con el Short Belfast, el primer avión británico diseñado desde el principio para el transporte militar de largo alcance. El 53.º fue disuelto en 1976 y sus aviones fueron desguazados o vendidos. Así perdió la RAF uno de sus elementos más valiosos.



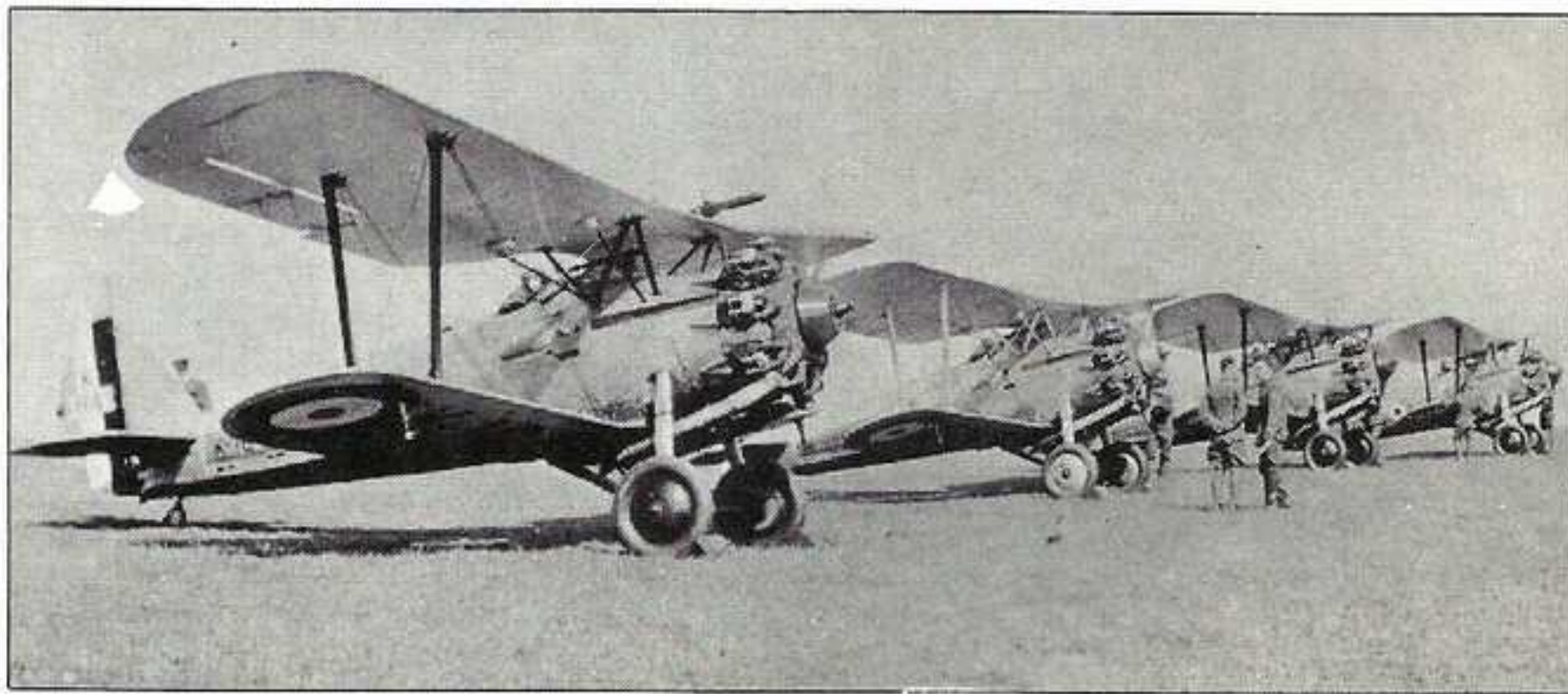
54.º Squadron



Al principio se pensó que el 54.º Squadron, formado en Castle Bromwich el 15 de mayo de 1916, fuese una unidad de la Defensa Metropolitana, encargada de la protección de Bir-

mingham, Coventry, Nottingham y Lincoln; de hecho, la unidad empezó así, pero al mes siguiente un cambio administrativo obligó al escuadrón a suministrar un núcleo al 38.º Squadron, reformado el 14 de julio para incorporarse en la Defensa Metropolitana, y el 54.º entonces se preparó para ser trasladado a Francia, reequipándose con Sopwith Pup en setiembre y llevándolos a Francia el 24 de diciembre de 1916.

El Pup dio al escuadrón la igualdad con los cazas alemanes de aquella época y el 54.º se labró rápidamente una buena reputación en los combates individuales. También se centró en ataques a los globos cautivos enemigos en la batalla de Arrás, a comienzos de 1917, para seguir aquel año en la lucha en Messines, Ypres y Cambrai. Hacia el final del año, los Pup fueron dotados con una ametralladora adicional sobre la sección central alar y con bombas bajo el fuselaje, pero el avión era demasiado ligero para aguantar ese peso extra. En diciembre de 1917 el Pup fue sustituido por el



Con los motores en marcha antes de una salida, los Bristol Bulldog Mk IIA del 54.º Squadron en Hornchurch, a comienzos de los años treinta. Por entonces se había asignado al escuadrón una banda amarilla como distintivo, muy impopular por sus connotaciones de cobardía. Más tarde se cambió por una divisa blanca y roja.

Sopwith Camel. Este modelo fue usado por el escuadrón durante una gran parte de 1918 en operaciones con el 5.º Ejército, ocupándose en febriles ataques a baja altura durante la fructífera ofensiva alemana de marzo y, otra vez, al final de la ofensiva aliada en otoño.

Tras el armisticio, el escuadrón per-

maneció en Alemania hasta febrero de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto en Yatesbury el 25 de octubre de 1917.

El 54.º se formó de nuevo en Hornchurch el 15 de enero de 1930; utilizó aviones Armstrong Whitworth Siskin Mk IIDC hasta la llegada de sus Bristol Bulldog en el verano. Durante el



Ejercicio de defensa aérea en Hornchurch, en 1938. Con asistencia de la prensa, los pilotos del 54.º corren hacia sus Gloster Gladiator para simular una alerta. Nótese que por entonces cada Gladiator llevaba su propia versión de la decoración de la deriva (foto John D. R. Rawlings).

estío siguiente se preparó lo suficiente para poder presentarse en el festival de la RAF en Hendon. Su primer esquema de insignia individual fue, oficialmente, una banda amarilla a lo largo del fuselaje, pero las connotaciones de ese color no eran del agrado del escuadrón y, por eso, se cambió a una banda roja con faja diagonales blancas.

En 1936 los Bulldog fueron reemplazados por los Gloster Gauntlet, que se quedaron con el escuadrón menos de un año, pues en 1937 fue reequipado con los Gloster Gladiator, antes de prepararse para la guerra y recibir en marzo los Supermarine Spitfire.

El 54.º pasó a ser operacional a la vez que estalló la II Guerra Mundial y efectuó su primera patrulla el 6 de setiembre. Hubo poco trabajo durante la «falsa guerra», aunque en febrero de 1940 una patrulla de tres aviones derribó un Heinkel He 111 en la costa de North Kent. Sin embargo, en mayo el escuadrón se vio envuelto en una gran actividad con patrullas a través de Bélgica para cubrir la evacuación de las tropas en Dunkerque. Desde entonces, la unidad estuvo luchando todo el tiempo, pues la Luftwaffe volvió su atención al canal de la Mancha, el estuario del Támesis y, después, al sudeste de las islas durante la batalla de Inglaterra. Excepto durante dos períodos de descanso (de una semana cada uno), el escuadrón se lanzó de

lleno a todos los combates de dicha batalla, hasta el 3 de setiembre, en que no sólo el 54.º estuvo a punto de desaparecer como unidad operativa, sino que su base en Hornchurch fue duramente bombardeada. Se retiró a Yorkshire y se reequipó, volviendo a Hornchurch en febrero de 1941. A su vuelta, emprendió salidas ofensivas, tomando parte en las patrullas del canal y en las misiones de escolta a bombarderos en las incursiones sobre Francia. Durante la primavera, el verano y el otoño de 1941, el escuadrón se dedicó a la ofensiva, retirándose a Escocia durante el invierno. Allí realizó patrullas de convoyes y de defensa costera durante ocho fatigosos meses antes de ser retirado para su despliegue en ultramar.

El escuadrón zarpó a Gran Bretaña en junio de 1942 y llegó a Australia tres meses después, siendo el primer escuadrón de la RAF con base allí. El propósito era ayudar a los australianos a defender el norte de su país de un posible ataque japonés, y el escuadrón se estableció en Darwin. En enero de 1943 ya era operacional y realizó escoltas de convoyes e interceptaciones contra las incursiones aéreas japonesas. El 6 de febrero la unidad consiguió su primera victoria sobre los nipones, y al mes siguiente fueron destruidos seis aparatos. Durante casi todo 1943 hubo una sucesión constante de incursiones para el 54.º, pero cuando el enemigo se cen-

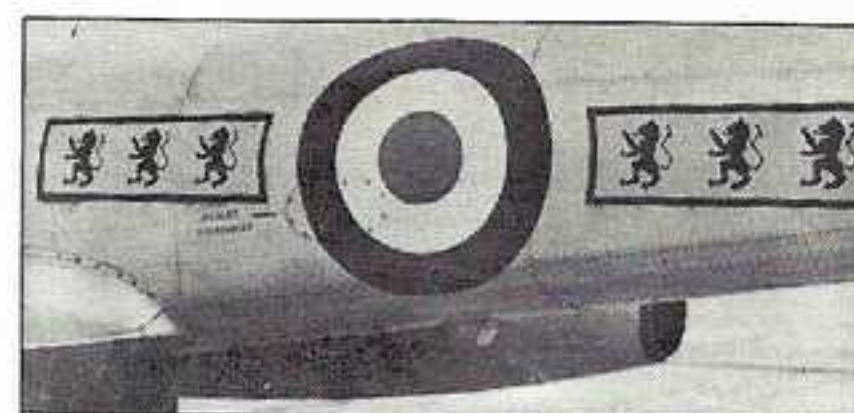
tró en bombardeos nocturnos al escuadrón le resultó imposible contenerlos.

En 1944 el escuadrón volvió a la ofensiva mediante salidas de ataque al suelo y también cubriendo en mayo las operaciones de tierra que tenían lugar en el golfo de Exmouth. Conforme el año avanzaba, la actividad disminuyó hasta desaparecer, y durante el resto del año el 54.º estuvo en Darwin. Enseguida volvió a Melbourne, donde fue disuelto en 1945.

A fin de conservar un escuadrón tan veterano en la RAF de posguerra, el 183.º Squadron de Chilbolton fue rebautizado 54.º Squadron el 15 de noviembre de 1945. Ahora estaba equipado con el caza Hawker Tempest F.Mk 2 y parte de su función, además de la defensa de las islas, consistía en adiestrar pilotos en este modelo para escuadrones equipados con el mismo y desplegados en la India. A mediados de 1946, el 54.º se trasladó a Odiham y se reequipó con el de Havilland Vampire F.Mk 1 al terminar el año para formar parte de la primera ala Vampire en el país. En este ala, el 54.º fue el primero en utilizarlo de noche, aumentando así la utilidad de este caza a reacción monoplaza. Al reequiparse con la versión F.Mk 3 del Vampire, se labró fama en la historia de la RAF convirtiéndose en el primer escuadrón que volaba en un reactor a través del Atlántico.

Durante los años cincuenta, Odiham era una de las principales estaciones de caza del Sur de Gran Bretaña, y el 54.º recibió sucesivos modelos, como el Gloster Meteor en 1952 y el Hawker Hunter en 1955, y fue uno de los primeros escuadrones que empleó ese caza transónico. Retuvo los Hunter durante mucho tiempo, cambiando al papel de ataque al suelo con este modelo en 1960 y entrando a formar parte del 38.º Group, dedicado a mantener el apoyo al Ejército.

El escuadrón mantuvo este modelo y esta función durante los años sesenta, mandando destacamentos a ultramar para prepararse a combatir a donde fuese requerido en virtud de la estrategia de la época. En 1963 pasó a ser operacional una vez más, viéndose involucrado en las acciones en el protectorado de Adén para contener las incursiones desde Yemen. El 1 de setiembre de 1969 el escuadrón se disolvió para convertirse en el 4.º Squadron (Echelon) y, el mismo día, un



En la época del Desfile de la Coronación de 1953, el 54.º introdujo un emblema de prominentes leones rampantes en sus Meteor F.Mk 8 (foto Robbie Shaw).

nuevo 54.º se formó en Coningsby con McDonnell Douglas Phantom FGR. Mk 2, avión para ataque al suelo. Por primera vez en su historia, el 54.º tuvo aviones con tripulación de más de un miembro, el navegante.

Con este potente avión de ataque, el escuadrón sirvió cinco años y empleó la mayor parte de ese tiempo en destacamentos a ultramar, aunque cada vez fueron menos debido a la gradual retirada de la RAF de sus bases de ultramar. El 23 de abril de 1974 el escuadrón se disolvió nuevamente en Coningsby, formándose otro 54.º previamente en Lossiemouth el 29 de marzo de 1974 en la misma función pero equipado con el SEPECAT Jaguar GR.Mk 1: se había librado de los navegantes. Desde entonces, el escuadrón ha formado parte del ala de ataque al suelo de Gran Bretaña, asignada a la OTAN, de Coltishall. Equipado todavía con el Jaguar, participa en todos los ejercicios de la Alianza y del país y opera también desde bases extranjeras junto a otros escuadrones de la OTAN.



El emblema del león del 54.º combina elementos de las armas de Francia y de Flandes, escenarios de las batallas del 54.º durante la I Guerra Mundial.

El escuadrón mantuvo su despliegue a nivel mundial al reequiparse con el Phantom FGR. Mk 2 en los años setenta. Para ello adoptó el repostaje en vuelo; en la fotografía aparece uno de sus Phantom recibiendo carburante de un Victor.



El avión utilizado actualmente por el 54.º Squadron es el SEPECAT Jaguar GR.Mk 1, desde Coltishall (Norfolk). Las bandas en damero azul y amarillo han sido durante mucho tiempo la insignia de los cazas del 54.º (foto Malcolm English).



55.º Squadron



El 55.º Squadron se formó en Castle Bromwich para fines de adiestramiento el 27 de abril de 1916 y se equipó con varios modelos estándar de instrucción elemental y avanzada. A comienzos de 1917 se le asignó un papel operacional, entrenándose para ir al frente de Francia como escuadrón de reconocimiento y se equipó con Airco D.H.4. Así, se trasladó a Francia a comienzos de marzo, convertido en el primer escuadrón desplegado en el continente con ese modelo de avión. Estableció una rutina de vuelo tras las líneas enemigas para el reconocimiento fotográfico de posibles objetivos y, tras el revelado de las fotos, llevar a cabo incursiones de bombardeo.

En octubre de 1917 el 55.º fue transferido a la 41.ª Ala, que era la primera unidad en servicio destinada al bombardeo estratégico. El escuadrón voló más lejos que nunca, guiando incursiones a muchas ciudades importantes de Alemania. La 41.ª Ala se amplió hasta formar la Fuerza Aérea Independiente y el escuadrón continuó sus bombardeos hasta el armisticio, momento en el que había soltado 161 toneladas de bombas. Con la guerra terminada, la unidad se dedicó durante un tiempo al transporte postal en Alemania, antes de volver a Gran Bretaña en cuadro en enero de 1919. Fue disuelta en Shotwick (Sealand) el 22 de enero de 1919.

El 1 de febrero de 1920, el 142.º Squadron de Suez se convirtió en el 55.º y la unidad empezó un largo período de servicio en Oriente Medio. Fue equipada con de Havilland D.H.9, aunque al cabo de pocos meses éste dejó paso al D.H.9A, más seguro. Inmediatamente salió de Egipto para entrar en servicio activo con el Ejército del mar Negro, para defender los Dardanelos de los nacionalistas turcos. Tras dos meses de vigilancia en esa área se trasladó a Iraq, donde sirvió hasta la II Guerra Mundial. Como parte del Ala de Mesopotamia, contribuyó a mantener la paz en Iraq y fue requerido frecuentemente para incursiones contra las bases de las tribus que intentaban provocar la insurrección en Iraq. Tras el D.H.9A vino el Westland Wapiti y, después, el Vickers Vincent, y todos ellos se em-

plearon en el mismo cometido de patrulla. Así el 55.º raramente disfrutó de la paz desde 1920 hasta 1939. En agosto de 1939, sin embargo, el escuadrón salió de Iraq para Egipto para fortalecer las fuerzas desplegadas en previsión a la posible entrada de los italianos en la guerra.

Cuando los italianos entraron en la guerra en junio de 1940, el escuadrón comenzó a atacar las instalaciones enemigas en Libia y fue la primera unidad que soltó bombas sobre ellas. Se hicieron tanto bombardeos como reconocimientos sobre el desierto occidental durante los doce meses siguientes, y en 1941 el 55.º fue el único escuadrón dejado en aquel área tras haberse destinado los otros escuadrones de bombardeo a la lucha en Grecia. Se mantuvo sólo en la ofensiva hasta que Creta hubo caído. De 1941 en adelante, hasta 1942, el escuadrón siguió en la brecha, dedicándose cada vez más a la navegación enemiga conforme la RAF intentaba negar el uso de los puertos norteafricanos a los convoyes del Eje.

En marzo de 1942 el 55.º se retiró a Egipto para un descanso y para reemplazar sus Bristol Blenheim por los Martin Baltimore. Tras prepararse en este modelo, el 55.º volvió a las batallas en el desierto occidental en julio de 1942 y combatió sin tregua, sobre todo al estallar la batalla de El Alamein, en octubre de 1942, realizando 352 salidas en diez días. A medida que los ejércitos aliados atacaban hacia el oeste, el 55.º siguió bombardeando a la cabeza del avance hacia Tunicia, donde el 55.º siguió con los bombardeos hasta la rendición de alemanes e italianos en 1943.

Conforme Italia iba siendo liberada, el escuadrón fue trasladando allí sus bases y pasó el resto de la guerra atacando objetivos tácticos día y noche, la mayoría relacionados con vías de comunicación, como carreteras, tendidos ferroviarios y la navegación. El escuadrón voló más lejos en 1944 y encontró muchos blancos



En 1931 el D.H.9A fue reemplazado por el Westland Wapiti. El avión de la fotografía, tomada sobre Govanda el 17 de junio de 1932, lleva el viejo emblema extraoficial del 55.º en la deriva. El Wapiti continuó en el papel de vigilancia en Iraq hasta que en 1937 llegaron al escuadrón los Vincent.



Dos Douglas Boston Mk IV del 55.º Squadron en vuelo sobre unas islas griegas en la inmediata posguerra. El escuadrón estuvo estacionado en Hassani, en Grecia, hasta noviembre de 1946 para sofocar las fuerzas revolucionarias de la ELAS que actuaban en la zona (foto John D.R. Rawlings).

mientras apoyó a las fuerzas de Tito en Yugoslavia. Aquel año se reequipó con Douglas Boston.

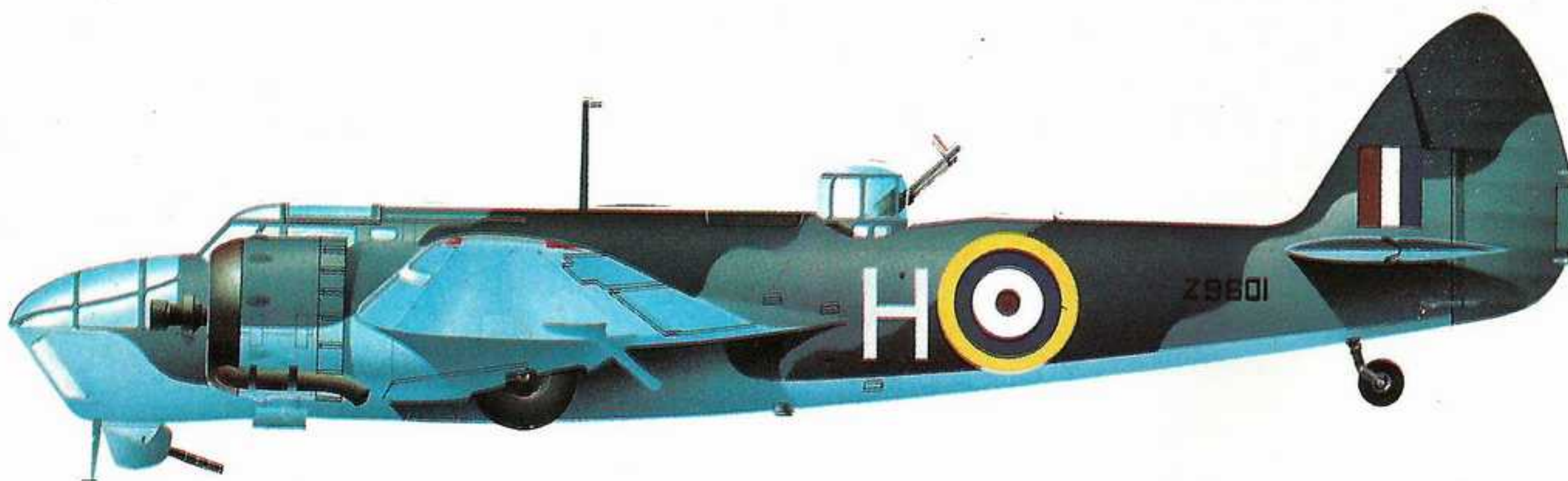
Al terminar la II Guerra Mundial el escuadrón se trasladó a Grecia para sofocar a las guerrillas comunista. El escuadrón sirvió allí alrededor de un año, empleando de Havilland Mosquito los últimos meses antes de ser disuelto en Hassani el 1 de noviembre de 1946.

El 55.º se formó de nuevo catorce años después, y fue en Gran Bretaña, por vez primera desde 1920. La base era ahora Honington y se constituyó como parte de la segunda ala de Handley Page Victor B.Mk 1. Con estos bombarderos formó parte de la disuasión nuclear de Gran Bretaña y llevó a cabo innumerables salidas de adiestramiento a gran altura para el caso de que pudiera ser necesitado operacionalmente. En 1964 cambió a misiones a baja cota, ya que el avance de las prestaciones de los radares en el Este obligó concluir que los bombarderos a gran altura nunca alcanzarían sus objetivos. Así, el 55.º hubo de entrenarse a volar a baja cota con sus Victor.

Poco después de esto, sin embargo, la fuerza de bombarderos Vickers Valiant fue inmovilizada en tierra al des-

cubrirse fallos estructurales en los largueros alares. Ello dejó a la RAF sin capacidad de repostaje de combustible en vuelo y, así, los Victor de Honington fueron rápidamente convertidos en aviones cisterna y transferidos en 1965 a la base de la RAF de Marham para ese tipo de cometido.

Desde entonces ha permanecido integrado en la flota de aviones cisterna de la RAF. Las prestaciones del Victor K.Mk 1A como avión cisterna se veían limitadas en ambientes calurosos y cuando el Victor B.Mk 2 fue dado de baja como bombardero, fue también convertido en avión cisterna. El 55.º recibió el primer ejemplar del nuevo modelo en el verano de 1975 y ha soportado el peso de su gran responsabilidad en la RAF durante la década pasada. Además de proveer una fuerza de aviones cisterna para permitir que los cazas pudiesen mantener largas patrullas de combate aéreo sobre el mar del Norte, los Victor del 55.º Squadron fueron intensamente utilizados para repostar en vuelo a todos los aviones británicos movilizados para la guerra de las Malvinas. Hoy sigue, con su escuadrón hermano, el 57.º, formando parte de la fuerza de aviones cisterna de la RAF.



Un Blenheim Mk IV del 55.º Squadron con un camuflaje mediterráneo en tonos de azul. A comienzos de 1942 el escuadrón operaba desde Fuka (Egipto) y en mayo recibió los Martin Baltimore.



Durante los años sesenta, el 55.º tuvo su base en Honington como parte de la segunda ala de bombarderos Victor de disuasión nuclear. A sus Victor se les encomendó operar a nivel mundial apoyadas por los cisterna Vickers Valiant, con base en Marham; cuando los Valiant fueron retirados, el 55.º tomó a su cargo la función de repostaje en vuelo (foto MoD).

56.º Squadron



El 56.º Squadron se formó en Gosport el 8 de junio de 1916 a partir de un núcleo del 28.º Squadron que por entonces era una unidad de la Defensa Metropolitana. Equipado con varios modelos de aviones de adiestramiento y de defensa aérea durante algún tiempo, fue transferido a London Colney ese mismo mes. Su conversión en una unidad de combate fue bastante larga, pues además hubo de encargarse de introducir al servicio un nuevo caza de la Royal Air Factory. Era el S.E.5, el mejor construido en Farnborough y que entró en activo en marzo de 1917. Al mes siguiente el 56.º partió a ultramar y realizó su primera patrulla ofensiva el 23 de abril. El primer día, el capitán Albert Ball abatía dos enemigos, lo que no era un mal comienzo. Dos semanas después Ball fue abatido pero por entonces el 56.º ya seguía sus pasos. Fue destinado a la batalla de Messines, en la que estuvo duramente ocupado descendiendo a baja cota para atacar a las tropas, para lo que el S.E.5 se reveló soberbio.

A finales de junio, el 56.º estaba de vuelta en Gran Bretaña para fortalecer las defensas de Londres contra las incursiones enemigas diurnas. Permaneció en el país durante dos semanas sin ver ni un solo avión alemán y luego volvió a Francia para participar en la tercera batalla de Ypres. Combatió en muchas acciones en verano y otoño, y luego tomó parte en el apoyo al ataque de los carros de combate en Cambrai, en noviembre. No hubo tregua durante el invierno y el 56.º siguió con sus patrullas ofensivas diurnas cuando el tiempo le permitía. En primavera se dedicó de nuevo a salidas a baja cota, al rechazo de los alemanes en las batallas del verano y volvió a volar a ras del suelo para bombardear y ametrallar en la ofensiva final de la guerra. Al llegar la paz, el 56.º permaneció en Francia hasta marzo de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto en Bircham Newton el 22 de enero de 1920. Nueve días después, el 1 de febrero de 1920, el 80.º Squadron de Aboukir (Egipto) se convirtió en un nuevo 56.º Squadron. Ahora utilizaba Sopwith Snipe y con ellos se trasladó a Constantinopla en setiembre de 1922, donde se le encargó el papel de vigilancia durante los levantamientos nacionalistas. El 56.º fue disuelto en Constantinopla el 23 de setiembre de 1922, pero un destacamento del mismo siguió en servicio (asignado al 208.º Squadron) hasta agosto de 1923.

Mientras tanto, el 56.º Squadron se volvió a formar en Hawkinge como escuadrón de caza el 1 de noviembre de 1922. Se equipó con el Snipe como caza normalizado para la defensa de

las islas. En 1924 el 56.º fue utilizado como escuadrón de evaluación de varios modelos de caza nuevos antes de reequiparse con el Gloster Grebe durante ese mismo año. A continuación se trasladó a Biggin Hill, donde permaneció hasta la llegada del Armstrong Whitworth Siskin en 1927. El 56.º se trasladó en este tipo a North Weald, en donde sirvió el resto del período de entreguerras. El Siskin dejó paso al Bristol Bulldog, éste al Gloster Gauntlet y éste al Gloster Gladiator a medida que transcurrieron los años treinta. Finalmente, en abril de 1938, el 56.º fue el tercer escuadrón elegido para recibir el Hawker Hurricane de ocho ametralladoras. En consecuencia, era ahora una unidad bien preparada para afrontar la segunda guerra mundial.

Además de salidas de caza, el 56.º efectuó patrullas de convoyes en la costa este, en cuyo transcurso derribó dos hidroaviones alemanes. En mayo de 1940 entró en acción de forma sostenida al ser enviado a los escenarios finales de la lucha en Francia, con la Patrulla B estacada en Vitry y la totalidad del escuadrón realizando salidas sobre Dunquerque.

Desde julio de 1940 en adelante, el 56.º estuvo ocupado en la batalla de Inglaterra, volando desde su base en North Weald, y durante el momento álgido de la defensa de Londres. A comienzos de setiembre, se retiró a la meseta de Salisbury, pero aún desde allí estuvo ocupado en la dura lucha alrededor de Portsmouth y los puertos costeros de Dorset. Al acabar aquel año volvió a su antigua base, desde la que realizó patrullas en el estuario del Támesis además de escoltar las salidas de bombardeo sobre la costa francesa, que comenzaron en 1941. Ese año se empleó en una mezcla de esas misiones más algunos vuelos nocturnos, pero en setiembre recibió el Hawker Typhoon. El 56.º estaba entonces en Duxford y se le encargó introducir este potente avión en servicio. Esto retiró al 56.º de las operaciones durante ocho meses, ya que el Typhoon tuvo varios problemas de desarrollo, pero al acabar mayo de 1942 el 56.º fue declarado operacional y efectuó patrullas para combatir las incursiones de bombardeo que los alemanes hacían sobre las ciudades costeras. Desgraciadamente, las formas del Typhoon se asemejaban a las del Focke-Wulf Fw 190 y el 56.º hubo de sufrir varios ataques de aviones aliados. Antes de que el año acabase la unidad había llevado a cabo salidas de interdicción naval y «Rhubarb» sobre Francia. El 56.º aún seguía padeciendo fallos, tanto de estructura como de motores, con el Typhoon, y hasta bien entrado 1943 el escuadrón no devolvió su confianza a este modelo.

Esto facilitó que el 56.º continuase en la ofensiva. Cuando llegó 1944, el 56.º pasó gran parte de su tiempo atacando los que, eufemísticamente, se llamaban «trabajos de construcción» en Francia, pero que en realidad eran las rampas de lanzamiento de la vasta fuerza de bombas volantes V-1 construidas para atacar Londres. Después, en febrero de 1944, se dedicó a incursiones coherentes de Typhoon, pero antes de que pudiese utilizarlos en el segundo frente el 56.º fue reequipado con Supermarine Spitfire Mk IX en Escocia. Durante el Día D entró en acción realizando patrullas de escolta a los transportes que remolcan los planeadores a la batalla. Inmediatamente comenzaron los lanzamientos de las V-1



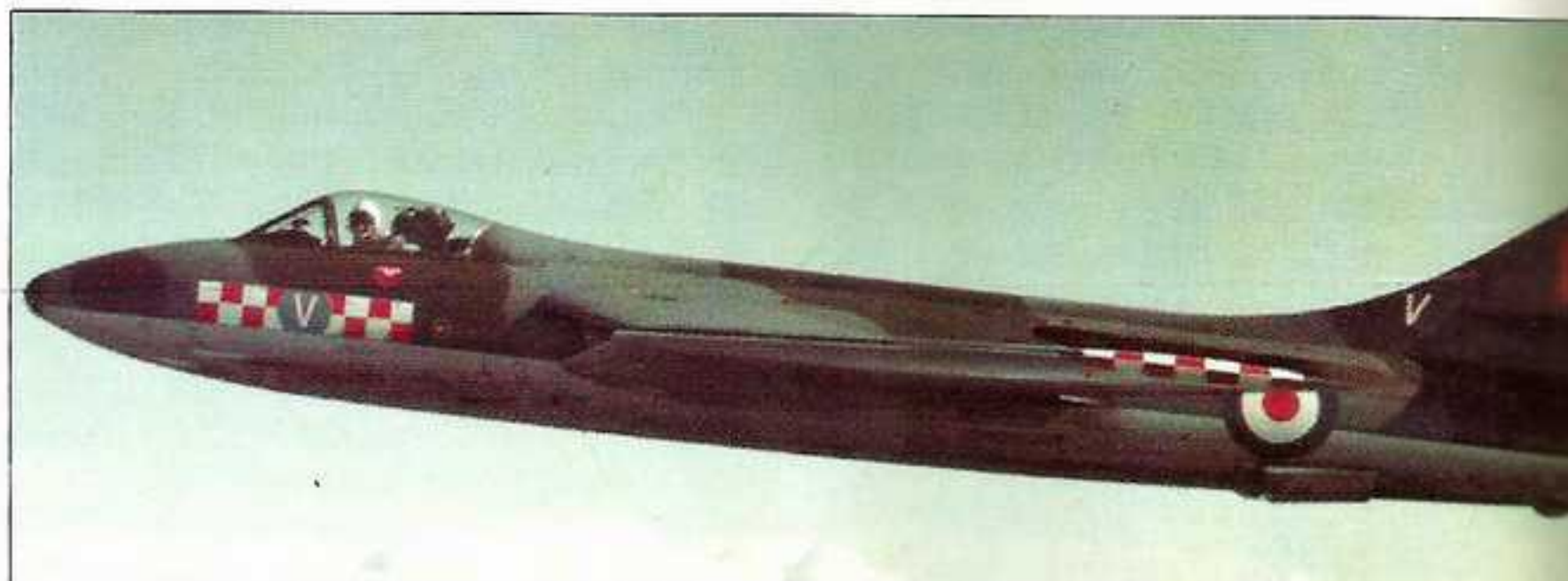
Sentado en la cabina de su *Schweinhund*, el teniente Duncan Grinnel Milne, uno de los pilotos del 56.º Squadron en la I Guerra Mundial. Las dos pequeñas bandas blancas delante de la cola eran las marcas de identidad del 56.º Squadron.



Un Gloster Grebe del 56.º en posición algo incómodo, probablemente en Biggin Hill. Por entonces se estilaba pintar el distintivo del escuadrón desde el morro a la escarapela; en el J7535 aparece el damero rojo y blanco autorizado para el escuadrón.

sobre Gran Bretaña y el 56.º se dedicó a interceptarlas mientras atravesaban el canal. En el transcurso de ese período se reequipó con el Hawker Tempest el caza más rápido de la RAF en ese momento, y lo empleó con éxito en el derribo de las bombas volantes.

En setiembre de 1944 el 56.º pudo ser relevado de esta misión y marchó a Francia para unirse a los otros escuadrones de Tempest de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. Allí llevó a cabo patrullas de reconocimiento armado y operaciones, atacando objetivos en tierra (transportes de ruedas, carros de combate, polvorines y líneas férreas) y cualquier avión que se encontrara en su camino. Esta siguió siendo su misión hasta el final de la guerra. El 56.º permaneció en Alemania, como parte de las BAFO, durante casi un año, y luego, el 31 de marzo de 1946, fue disuelto en Fassberg al convertirse en el 16.º Squadron. Al día siguiente, en Bentwaters, el 124.º Squadron fue redesignado 56.º Squadron y así, una vez más, formó parte de la defensa de Gran Bretaña. Estaba equipado con aviones a reacción Gloster Meteor y durante los siguientes años sufrió varios cambios de base antes de asentarse en Waterbeach.



Arriba: tras el fracaso del Supermarine Swift como caza, el 56.º Squadron se reequipó con Hunter FM.k 5; el avión de la fotografía es el WP183. El 56.º pintó dameros rojos y blancos en los bordes marginales alares y en el morro de sus Hunter, un distintivo famoso de los escuadrones de Waterbeach.

Abajo: el 56.º se convirtió en el segundo escuadrón de la RAF equipado con el English Electric Lightning F.Mk 1A. Fue el primero en utilizar el Lightning con repostaje en vuelo. En 1963 se convirtió en el equipo acrobático oficial de la RAF, conocido como los *Firebirds* (pájaros de fuego).



56.º Squadron (sigue)

única unidad de caza de la RAF en Oriente Medio hasta enero de 1975, en que volvió a Wattisham. Siguió usando los Lightning hasta julio de 1976, en que fue disuelto. Sin embargo, otro 56.º Squadron se había formado en Coningsby el 22 de marzo de ese año. Se convirtió al McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2, con el que se trasladó a Wattisham el 8 de julio. Desde aquella fecha, el escuadrón ha servido en la defensa aérea, estacionado en la base más cercana a Londres y al sudeste del país. Toma parte también en los ejercicios de defensa anuales y colabora eficazmente en las alertas de reacción rápida para



El «Firebird» del 56.º es, de hecho, un ave fénix que simboliza la capacidad del escuadrón de salir indemne de cualquier conflicto (foto Malcolm English).

interceptar aviones de reconocimiento soviéticos que aparecen regularmente sobre el mar del Norte para probar los medios de defensa británicos.



Un Phantom FGR.Mk 2 del 56.º Squadron, con la poscombustión encendida, sobrevuela el aeródromo en Akrotiri (Chipre) durante unas prácticas de armamento. Mientras estuvo equipado con los Lightning el escuadrón tuvo su base en Akrotiri durante ocho años y volvió a Wattisham en 1975, donde ha permanecido desde entonces. La unidad recibió sus primeros Phantom en marzo de 1976, en Coningsby (foto Malcolm English).

57.º Squadron



El 33.º Squadron suministró el núcleo necesario para la formación del 57.º Squadron, que tuvo lugar en Copmanthorpe el 8 de junio de 1916. Equipado con el RAF B.E.2c y variantes del Avro 504, el escuadrón estaba pensado como unidad de caza y reconocimiento, y cinco meses más tarde recibió el RAF F.E.2d. En el momento en que estuvo totalmente equipado y convertido a este modelo se trasladó a Francia, el 20 de diciembre de 1916.

Hasta el 11 de febrero el 57.º no pudo ser una unidad operacional, pues el frío extremo y la dureza del terreno habían dejado a la mayoría de sus aviones fuera de servicio. Entonces comenzaron sus patrullas de caza de reconocimiento y operacionales. El F.E.2d era poco adecuado como caza, y tres ajetreos meses después el escuadrón fue reequipado con el Airco D.H.4 y se convirtió en un escuadrón de bombardeo.

En junio, el 57.º comenzó su carrera en el sector de Ypres mediante la ejecución de patrullas de reconocimiento lejano e incursiones de bombardeo tras las líneas. A éstas se enfrentaron los cazas alemanes y el escuadrón, que solía volar en forma-

ción, sostuvo muchos combates, con los honores repartidos entre ambos bandos. La unidad continuó en operaciones parecidas durante el resto de la guerra. Según 1918 se iba aproximando al verano las bajas aumentaron, debido a que las grandes formaciones de «círcos» alemanes se cebaron en sus D.H.4. A pesar de esto, el 57.º no cejó en su empeño. En las últimas semanas se le encomendó una misión distinta: interceptar los aviones de reconocimiento que los alemanes enviaban a gran altura. Los D.H.4 hubieron de trepar al límite de su techo, pero el 57.º consiguió hacer desistir a muchos aviones enemigos.

Al terminar la guerra, el 57.º volvió su atención al transporte postal, al igual que muchas otras unidades. Ello le mantuvo ocupado hasta el verano de 1919, en que el 57.º volvió a su país y fue disuelto en South Carlton el 31 de diciembre de 1919.

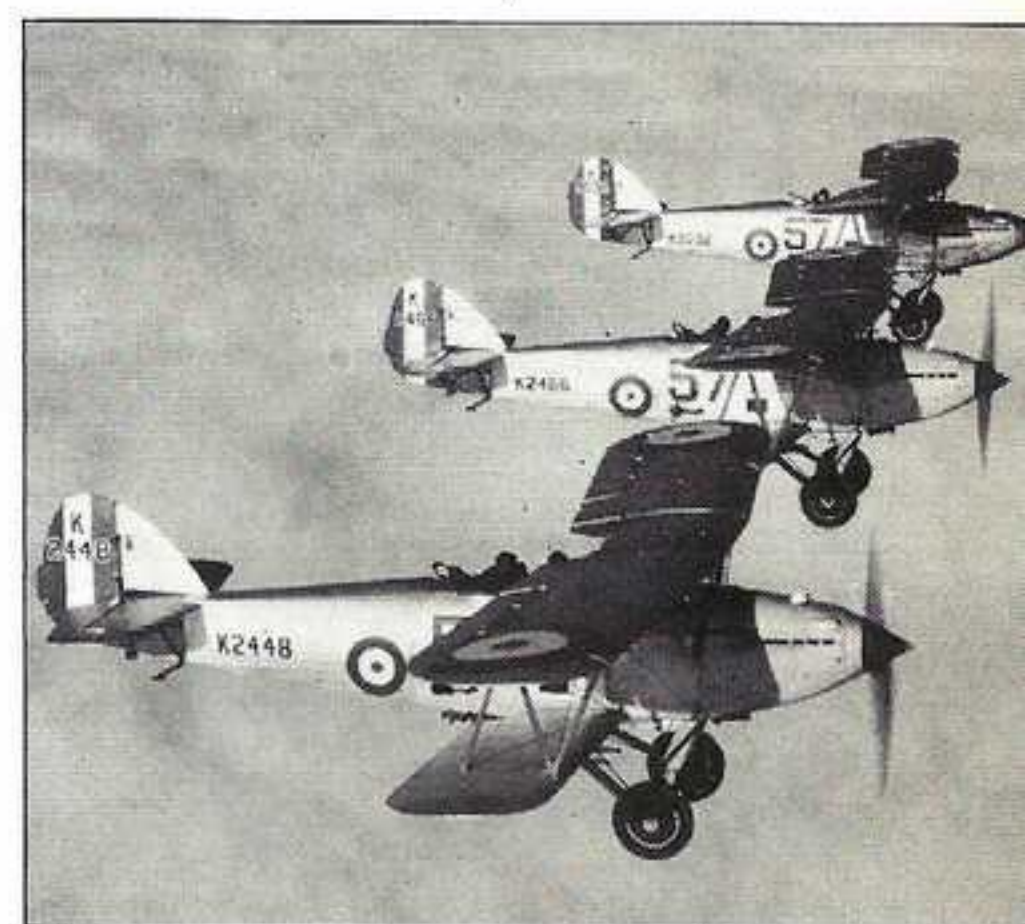
El 20 de octubre de 1931 el 57.º se formó de nuevo, en Netheravon, como escuadrón de bombardeo. Fue equipado con Hawker Hart, con los que se mudó a la base de Upper Heyford al año siguiente. Desplegó una gran actividad con los Hart, tanto en las muchas maniobras de comienzos de los años treinta como en algunos de los festivales de Hendon. En 1936 el Hawker Hind reemplazó al Hart, aunque el nuevo modelo aportaba ventajas, al menos en lo que a las tripulaciones concernía. Hasta 1938 no llegó el gran cambio, cuando el 57.º recibió los Bristol Blenheim, monoplanos bimotores con tren de aterrizaje retráctil, torretas artilladas y hélices de paso variable. Se llevó sus Blenheim a Francia en septiembre de 1939 como parte del Componente Aéreo de las BEF. Allí los utilizó por primera vez en acción en mayo de 1940, en el curso de ataques concentrados contra las tropas y columnas enemigas que avanzaban a través de los Países Bajos, Bélgica y la propia Francia. Tras diez días de combates y retiradas, el 57.º hizo regresar a Gran Bretaña a sus aviones en estado de vuelo.

Tras reconstruir su material marchó a Escocia y llevó a cabo ataques contra la navegación en el mar del Norte durante algunos meses, incluidas incursiones sobre Noruega. En noviembre de 1940 volvió al sur y comenzó a reequiparse para un papel distinto.

El 57.º se instaló en Feltwell con Vickers Wellington como parte del 3.º Group y comenzó a participar en la ofensiva nocturna contra Alemania en enero de 1941. Las batallas nocturnas sobre Alemania fueron su preocupación durante el resto de la guerra.

El 57.º empleó sus Wellington durante dos años como parte del 3.º Group y después, en setiembre de 1942, se trasladó a Scampton, Lincolnshire, donde se unió al 5.º Group y se convirtió a los Avro Lancaster. Al cabo de un mes tomó parte en la incursión diurna sobre Le Creusot y desde entonces colaboró en muchas más. Este grupo era el más innovador y desarrolló sus propias técnicas de guía de formaciones; el 57.º salió beneficiado de su pertenencia a esta gran unidad. En 1943 el escuadrón voló sin descanso y padeció la tasa de pérdidas usual en los escuadrones del Mando de Bombardeo. En agosto de 1943 se trasladó a su propia base en East Kirkby y allí, en noviembre, dio a luz a un nuevo escuadrón compañero, el 630.º, al permitir el crecimiento de su Patrulla B hasta el tamaño de un escuadrón completo.

En 1944 el 57.º se dedicó a bombardeos de objetivos en Francia, principalmente de las V-1 que estaban siendo construidas para ser lanzadas sobre el sur de Gran Bretaña. Cuando esta ofensiva comenzó en verano, no resultó tan amenazadora como habían pensado los alemanes, debido a los efectivos ataques contra sus instalaciones. A la vez, el 57.º seguía «visitando» Alemania, pues se mantenía una vasta ofensiva contra sus industrias. Tras los desembarcos en Francia, el 57.º se vio envuelto en bombardeos tácticos, atacando objetivos justo por delante del avance de los ejércitos aliados. En marzo de 1945 atacó otro objetivo tá-



Tres bombarderos diurnos Hawker Hart del 57.º Squadron en formación sobre Upper Heyford, en Oxfordshire. Las fajas del timón demuestran que la foto fue tomada antes de 1934, posiblemente en 1932. El número del escuadrón iba pintado con los colores de las patrullas: rojo para la patrulla A, amarillo para la B y azul para la C (foto Bruce Robertson).

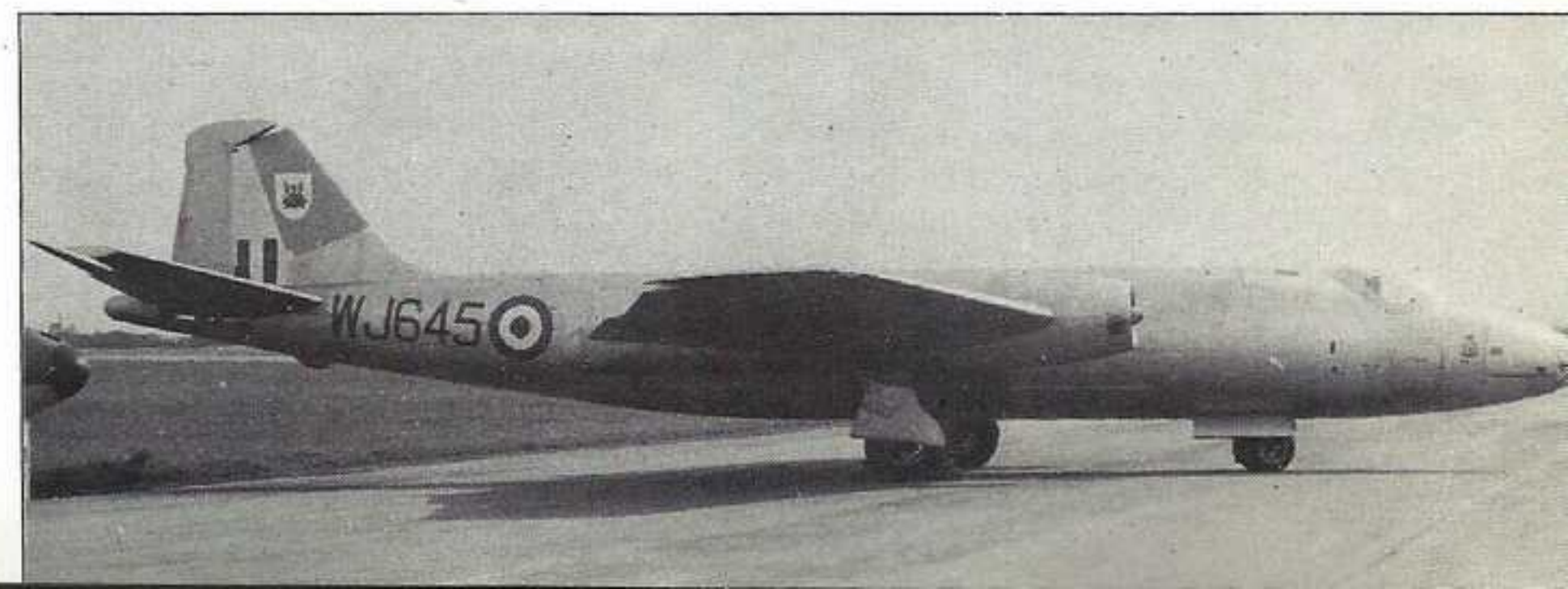
tico, cuando las defensas alemanas de Wesel fueron aplastadas antes del cruce del Rin. El 57.º se mantuvo en estado operacional hasta el fin de la guerra, tras la que fue disuelto en East Kirkby el 25 de noviembre de 1945.

El 57.º se formó de nuevo al día siguiente, combinando algunas de sus antiguas tripulaciones con otras del 103.º Squadron, en la base del segundo, en Elsham Wold. Por entonces disponía de unos pocos Avro Lincoln, desarrollados a partir del Lancaster, que mantuvo hasta que todos los Lancaster desaparecieron en mayo de 1946. Tras tres cambios de base, el 57.º se instaló en Waddington en octubre de 1946 y formó parte permanente del Mando de Bombardeo. En 1950 el 57.º voló a Singapur, donde pasó a ser operacional llevando a cabo bombardeos contra los nacionalistas malayos.

Un Lancaster del 57.º estacionado en la base de la RAF en East Kirkby, en 1945. Por entonces el escuadrón se dedicaba a incursiones diurnas y nocturnas, y sus letras de identificación (DX) habían sido repintadas en blanco. Poco después de ello, el escuadrón comenzó a reequiparse con el Lincoln (foto P.H.T. Green).



Un English Electric Canberra B.Mk 2 del 57.º Squadron, que formó parte del Ala Canberra de Cottesmore hasta 1955, en que la unidad se trasladó a Honington. Varias de sus tripulaciones fueron destinadas a otros escuadrones de Canberra para tomar parte en la operación de Suez (foto John D. R. Rawlings).



57.º Squadron (sigue)

En 1951 el escuadrón se reequipó con los Boeing Washington, que utilizó durante dos años en espera de reequiparse con reactores. Estos llegaron en mayo de 1953 en forma de los English Electric Canberra B.Mk 2. El escuadrón alcanzó rápidamente el estatus operacional y partió para un viaje amistoso a Oriente Medio. Quedó algo corto de tripulaciones hacia el final de 1956 a fin de fortalecer los escuadrones destinados a la campaña del Mediterráneo contra Egipto, pero fue reforzado tras su vuelta al acabar el año. El 57.º siguió empleando el Canberra otros 12 meses, disolviéndose el 9 de diciembre de 1957 en Coningsby.

Alrededor de un año después el 57.º Squadron se reformó en Honington, el 1 de enero de 1959. Allí formó parte de la segunda ala de Handley Page Victor B.Mk 1A, encargada de la situación nuclear. Como tal mantuvo su contingente de aviones en alertas de reacción rápida, listos para la acción al primer aviso. También llevó a cabo despliegues a ultramar, como el envío de un grupo de demostración



Al igual que el 56.º, el 57.º Squadron adoptó un ave fénix como emblema. Durante la I Guerra Mundial, el escuadrón llegó a perder todas sus tripulaciones, pero se mantuvo en acción con renovación de personal (foto Robbie Shaw).

a Teherán en 1960 y varios envíos de la unidad al completo a Extremo Oriente. Cambió a cometidos a baja cota en 1964 y el año siguiente se trasladó a Marham. Éste era el cuartel general de los efectivos de repostaje en vuelo de la RAF, y cuando los Vickers Valiant hubieron de ser inmovilizados en tierra en 1964 el 57.º se convirtió al



En pleno carreteo en Luqa, el Victor BK.Mk 1A XH618 del 57.º Squadron. Cuando los Valiant fueron inmovilizados en tierra la RAF se quedó sin efectivos de aviones cisterna, por lo que el 55.º y el 57.º fueron transferidos a ese papel.

papel de unidad cisterna con sus Victor adoptados para tal fin. Desde entonces el 57.º ha proporcionado, junto con el 55.º, toda las funciones de trasvase de carburante en vuelo para la totalidad de la RAF, cometido que ha ganado importancia con el paso de los años. Al acabar 1975 se introdujo el Victor K.Mk 2 y con el

escuadrón comenzó a efectuar salidas de defensa de caza para mantener a los Lightning y Phantom en el aire. Las prestaciones de la unidad crecieron en 1982 con la guerra de las Malvinas, en que sus aviones fueron destacados a las islas de Ascensión para apoyar el despliegue de la RAF.

58.º Squadron



El 58.º Squadron se formó a partir de un núcleo del 36.º Squadron en Cramlington el 10 de enero de 1916, pero durante sus seis meses primeros de vida permaneció como organización de adiestramiento, anexa a su unidad progenitora; hasta junio no constituyó una unidad autónoma. Su misión consistió en el entrenamiento final de los pilotos que iban a Francia; ese fue su cometido durante su primer año y medio de existencia, hasta que se mudó a Dover a finales de 1917, se reequipó con el RAF modelo F.E.2b y se entrenó para el bombardeo operacional.

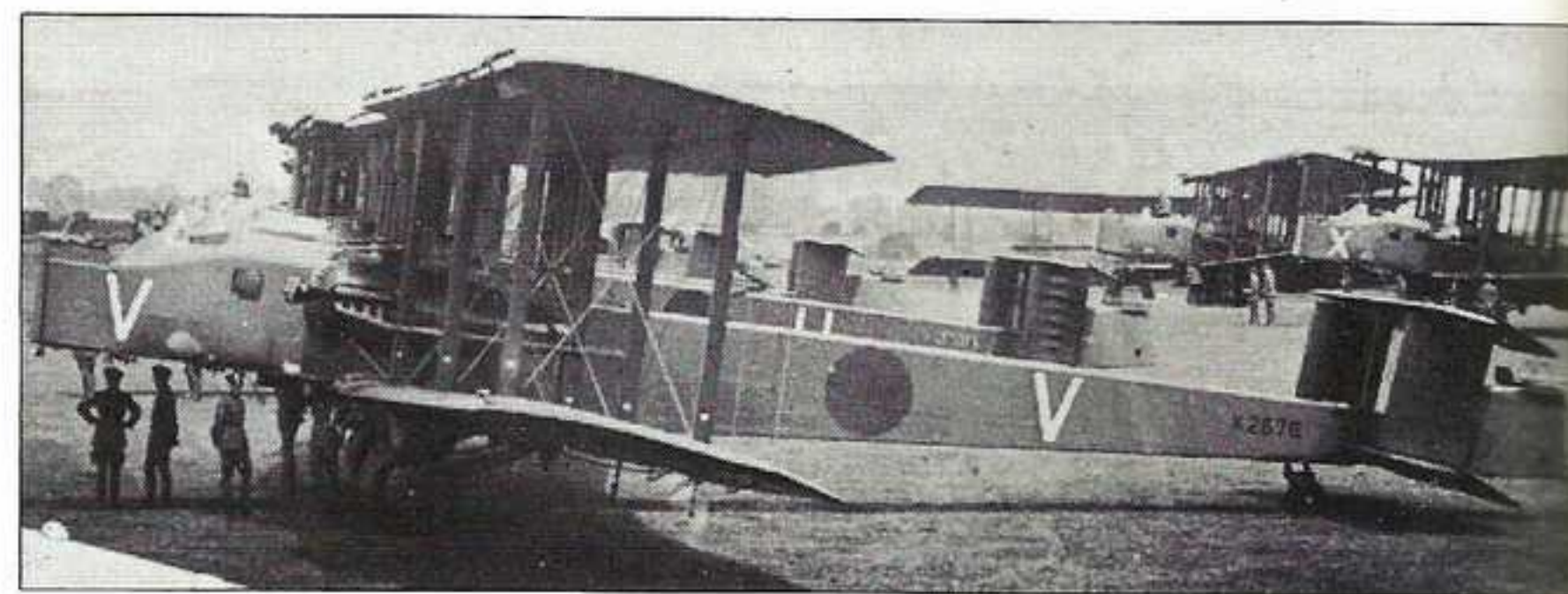
Establecido ya en Francia, el 58.º inició sus actividades de bombardeo nocturno a comienzos de febrero de 1919. Sus objetivos eran las vías de transporte de municiones y suministros, estaciones ferroviarias y los aeródromos; por esa época comenzó también su papel secundario de reconocimiento nocturno asistido con bengalas. Ante la determinación alemana de abrirse paso a través de las líneas aliadas en marzo de 1918, el 58.º se hubo de ocupar de objetivos tácticos en el área del Somme, donde sus pilotos efectuaron hasta cuatro salidas cada noche. Al detenerse el avance, el 58.º se trasladó de base y se concentró en el bombardeo de objetivos en Bélgica, tras las líneas. Esa fue su zona operacional aquel verano. En setiem-

bre de 1918 el F.E. fue reemplazado, tras actuar valientemente en innumerables incursiones, por el Handley Page O/400, que dio a la unidad un alcance mucho mayor y un respetable potencial ofensivo.

Al terminar la guerra, el 58.º quedó como parte del Ejército de Ocupación y se le asignaron durante siete meses las rutas de transportes recién creadas en Alemania. Después partió a Egipto por varios medios (las tripulaciones en vuelo en sus O/400), y sentó base en Heliópolis el 2 de mayo de 1919 para formar parte de la fuerza de bombardeo pesado de la RAF en Egipto. El 1 de febrero de 1920 fue disuelto al convertirse en el 70.º Squadron.

A raíz de la lenta pero constante expansión de la RAF durante la posguerra, el 58.º apareció en escena una vez más al ser reconstituido como escuadrón de bombardeo pesado en Worth Down el 1 de abril de 1924. Estaba equipado ahora con el Vickers Virginia, mayor y más moderno. Era un buen aparato para la época y sirvió bien durante los trece años siguientes, durante los cuales la unidad adquirió una gran eficacia en sus funciones. Conforme tomaban carta de naturaleza los planes de expansión de la RAF a mediados de los treinta, el 58.º fue asignado el 4.º Group del Mando de Bombardeo y elegido para recibir los Armstrong Whitworth Whitley. Para prepararse para ese paso, el escuadrón recibió temporalmente en 1937 algunos Avro Anson para familiarizarse con el comportamiento de los monoplanos, el manejo del tren de aterrizaje retráctil y otras innovaciones. Los Whitley comenzaron a llegar en octubre de 1937 y cuando estalló la guerra el 58.º era ya operacional y realizó una incursión de lanzamiento de panfletos sobre Alemania la primera noche de hostilidades.

En noviembre el 58.º se trasladó a Wiltshire y estuvo con el Mando Costero durante cuatro meses, para el que efectuó patrullas costeras y antisubmarinas sobre los accesos sudoccidentales. Volvió a Yorkshire en febrero de 1940 y se integró en un apretado programa de bombardeo que comenzó con objetivos noruegos en abril, cuando los alemanes invadieron aquel país. Después de ello centró su aten-



Aviones Vickers Virginia del 58.º en el aeropuerto de Portsmouth en 1935. El escuadrón recibió el Virginia en 1925, y uno de sus primeros comandantes fue el jefe de escuadrón Arthur Harris, que más tarde se haría famoso como «Bombardeo» Harris y fue el comandante en jefe del Mando de Bombardeo entre 1943 y 1945.

ción a la propia Alemania, de mayo en adelante, y estuvo ocupado en las mayores incursiones de aquel año, internándose cada vez más en Alemania. También voló a través de los Alpes hasta Italia y tomó parte en el primer ataque sobre Turín el 11 de junio de 1940. En 1941 la ofensiva continuó con los Whitley del 58.º atronando sobre Alemania todas las noches posibles. Sus pérdidas fueron considerables, pero el 58.º presionó hasta abril de 1942, período en el que

ya debía haber remplazado sus Whitley por Handley Page Halifax.

En vez de eso, el 58.º fue transferi-

La primera unidad receptora del English Electric Canberra PR.Mk 9 fue el 58.º basado por entonces en RAF Wyton. Operó con aparatos PR.Mk 7 y PR.Mk 9, representados en esta fotografía. El 58.º siguió empleando el Canberra hasta setiembre de 1970, en que se disolvió en Hornington.



58.º Squadron (sigue)



El emblema de la lechuza simboliza la misión de bombardeo nocturno que el escuadrón ejerció hasta 1942 y en la fotografía aparece en un Hawker Hunter.

do al Mando Costero y enviado a St Eval, desde donde inició patrullas antisubmarinas sobre el golfo de Vizcaya. Recibió acto seguido los Whitley Mk VII, que llevaban en sus fuselajes la antena de los radares de superficie, que penalizaron sus prestaciones pero facilitaban la búsqueda de buques enemigos. El mes de mayo tuvo lugar el primer ataque sobre un submarino. Siguió más ataques los meses sucesivos, pero varios aparatos se perdieron pues los alemanes estaban usando los Junkers Ju 88 sobre el Atlántico para interceptar a los aviones del Mando Costero.

Hacia finales de 1942, el 58.º fue transferido al noroeste de Escocia y allí comenzó a reequiparse con el Ha-



El último modelo usado por el 58.º fue el Hawker Hunter FGA. Mk 9. El XF442 había servido previamente con el 1.º Squadron y había sido utilizado por Alan Pollock en su vuelo por debajo del puente de La Torre.

lifax. Lo empleó hasta el fin de la guerra, en distintas versiones.

El escuadrón volvió al suroeste en 1943 y el golfo de Vizcaya pasó a ser su terreno de caza usual. En el verano registró once ataques en los que fueron destruidos dos submarinos, pero la oposición iba en aumento y en otoño el 58.º comenzó a operar de noche. Siguió así en 1944, pero aquel año la actividad del escuadrón se centró en los accesos occidentales para afianzar el dominio del Canal con vistas a la invasión. Al acabar 1944 las bases de submarinos del Atlántico francés habían sido tomadas y el 58.º marchó al norte para rastrear y atacar a los U-boote en su camino entre el Atlántico y la costa noruega. También

realizó numerosos ataques sobre la navegación de superficie en la costa noruega. El 58.º Squadron no sobrevivió al final de las hostilidades en Europa, pues fue disuelto el 25 de mayo de 1945 en Stornoway debido al «superhábit» de unidades existente.

Se volvió a formar en Benson el 1 de octubre de 1946 en el papel de reconocimiento fotográfico y su función primordial estuvo conectada con el Ordnance Survey de Gran Bretaña. Se adiestró en un cometido PR más operacional para el caso de guerra y, con viejos Anson y de Havilland Mosquito, logró mantener su eficacia en ese papel.

En 1953 los dos modelos fueron remplazados por English Electric

Canberra, aparato que permitió un incremento de la efectividad del escuadrón. El 58.º llevó a término misiones de inspección en el Caribe a mediados de los años sesenta. Siguió usando los Canberra en trabajos de vigilancia hasta 1970, en que fue disuelto el 30 de setiembre en Honington. El 58.º se reformó en Wittering el 1 de agosto de 1973, equipado con Hawker Hunter FGA. Mk 9, con los que formó un grupo de pilotos con un elevado nivel de adiestramiento en el ataque al suelo destinado a los escuadrones de SEPECAT Jaguar por entonces en proceso de formación. Siguió en este papel hasta el 4 de junio de 1976, en que fue nuevamente disuelto, en Wittering.

59.º Squadron



El 1 de agosto de 1916 se formó en Narborough el 59.º Squadron del RFC y, como era usual, se empleó en deberes de adiestramiento con diversos tipos de aviones. En febrero de 1917 fue reequipado con el RAF R.E.8 y enviado a Francia.

Se inició en las patrullas en marzo y voló en misiones de cooperación durante casi todo su servicio en Francia: corrección del tiro artillero, patrullas y salidas de reconocimiento, especialmente fotográfico, y se labró una gran reputación entre sus semejantes por la calidad de sus fotos. Éstas eran usadas también por muchos otros escuadrones. El 59.º sufrió más pérdidas de las que serían de desear hasta que comenzó a perfeccionarse en el empleo de sus R.E.8. Realizó sus salidas en el mismo frente (Arrás) a lo largo de 1917 y 1918. También llevó a cabo algunas misiones de bombardeo, pero el 59.º siguió siendo primordialmente una unidad de cooperación. Después del armisticio permaneció asignado al Ejército de Ocupación, para el que efectuó transportes postales hasta el verano de 1919, en que fue disuelto en Duren el 4 de agosto.

El 59.º se formó otra vez, en el mismo papel de cooperación con el ejército, en Old Sarum el 28 de junio



Un avión de la Patrulla A del 59.º Squadron en el verano de 1918. El R.E.8 fue utilizado con buenos resultados en misiones de fotografía y adquirió una gran reputación en este campo.

de 1937. Fue asignado al II Cuerpo, y se le encomendó el papel especial de reconocimiento nocturno, para lo cual se equipó con el Hawker Hector. Participó en muchas de las maniobras del Ejército con estos aviones durante un par de años, a cuyo término su personal de vuelo fue asignado al 90.º Squadron para aprender el uso del Bristol Blenheim. El propio escuadrón fue equipado con Blenheim en mayo de 1939 para seguir con su papel de reconocimiento nocturno. Este era el cometido que desempeñaba el 59.º cuando marchó a Francia en octubre de 1939 como parte del Componente Aéreo de la BEF. Sin embargo, su primera oportunidad real no se materializó hasta abril de 1940, y en el espacio de unos días el escuadrón hubo de concentrarse en los combates a medida que la *Blitzkrieg* alemana entraba en efervescencia. El 59.º hizo reconocimientos de día y de noche durante diez días a partir del 10 de mayo y después se retiró a Lympne, desde donde continuó ayudando a las BEF cuando éstas retrocedieron a Dunkerque. Cuando concluyó la evacuación, el 59.º volvió su atención a las salidas sobre el Canal para interceptar cualquier posible fuerza invasora y después fue transferido al Mando Costero. El 59.º tomó parte en incursiones de bombardeo sobre los puertos del Canal y en más salidas antibuque, tanto de día como de noche. Con la



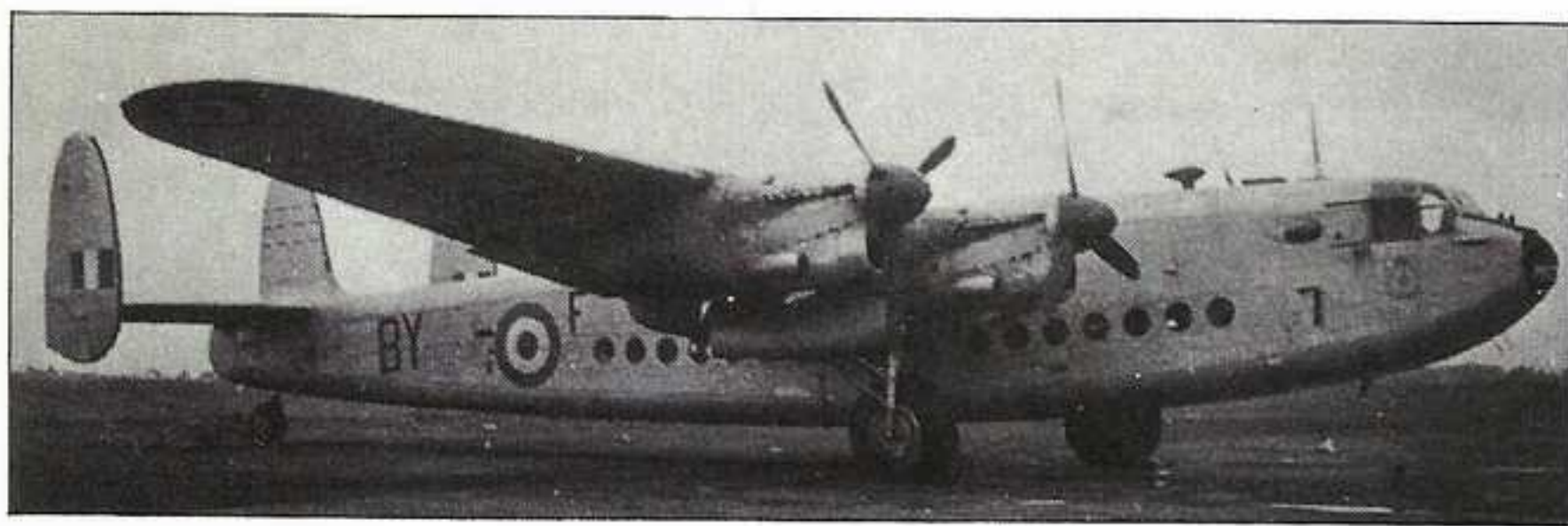
llegada del invierno el escuadrón se centró más en patrullas de convoyes y se trasladó a la costa este en 1941.

A mediados de 1941, el 59.º había iniciado su conversión al bombardero de reconocimiento Lockheed Hudson, con el cual realizó patrullas regulares a lo largo del norte de Bélgica y las costas de Francia, atacando todo tipo de buques. Esa fue la tónica en 1941. En 1942 el 59.º hubo de ser retirado al transferirse sus tripulaciones al Extremo Oriente, pero pronto recibió nuevo personal y reanudó las operaciones en marzo de 1942. Ahora sus actividades consistieron en operaciones «Rover» y reconocimientos nocturnos, pero destacó sobre todo en el esfuerzo que supuso cubrir la incursión de comandos en St Nazaire. Conforme el año avanzaba se llevaban a cabo más salidas de noche, hasta que el escuadrón fue retirado en agosto de 1942 para convertirse al Consolidated Liberator.

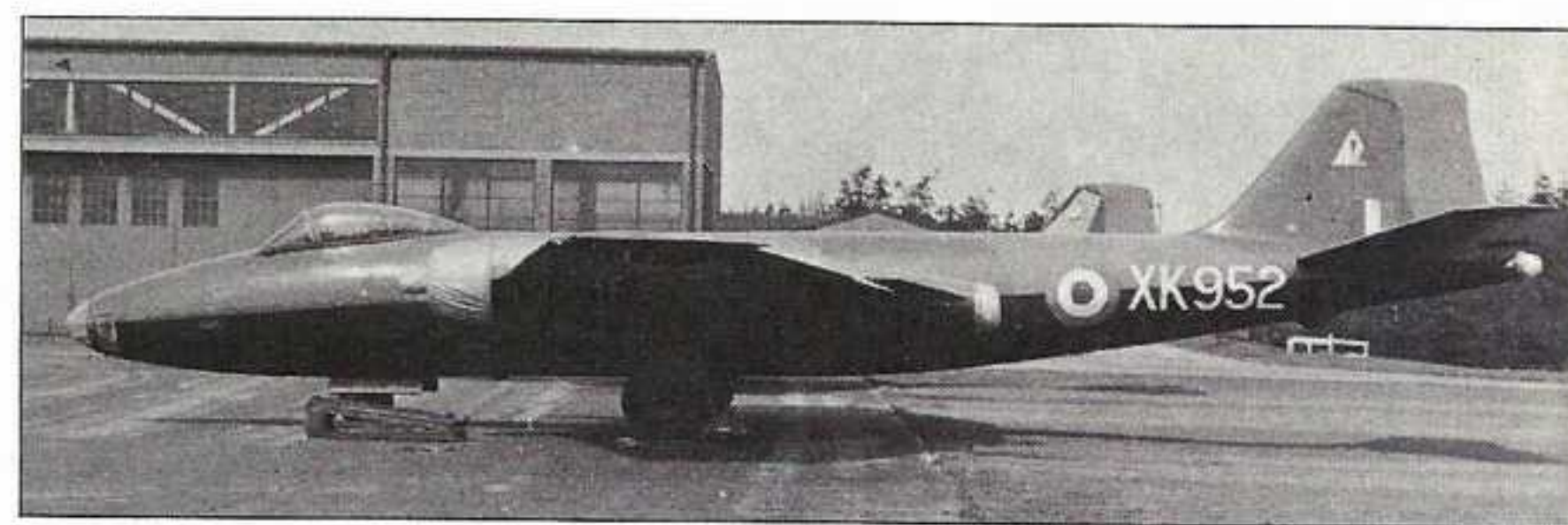
Con este modelo, el 59.º reanudó su plan de operaciones en octubre de 1942, teniendo su base ahora en Cornwall, y se vio envuelto en patrullas antisubmarinas sobre los accesos occidentales. Entró pronto en acción y llevó a cabo ocho ataques contra buques enemigos en noviembre, incluido el hundimiento de un submarino. En diciembre de 1942 los Liberator fueron sustituidos por Boeing B-17 Fortress, pero su trabajo siguió siendo el

El 59.º se formó de nuevo en 1937, en Old Sarum como escuadrón de cooperación con el Ejército y se especializó en reconocimientos nocturnos con sus Hawker Hector. A raíz de la crisis de Munich los aviones fueron camuflados y recibieron las letras «PJ» con fines de identificación.

mismo. En febrero y marzo de 1943 tuvieron lugar más ataques contra submarinos, pero un nuevo cambio de planes trajo de vuelta los Liberator. Hasta el fin de la guerra el 59.º voló en la batalla del Atlántico Norte, en salidas de escolta de convoyes y antisubmarinas. Durante ese período se produjo un gran número de ataques contra submarinos y algunas victorias. El Día D el 59.º estuvo ligado a la patrulla de la costa francesa para proteger los convoyes que se dirigían a Francia y regresaban a Gran Bretaña. Luego volvió a la lucha contra los U-boote. Según se acercaba el fin de la contienda las oportunidades de cazar submarinos disminuyeron, y poco después del fin de la guerra en Europa, en mayo de 1945, el 59.º se unió al Mando de Transporte y sus Liberator perdieron las torretas y vieron sus bodegas de bombas convertidas en rudimentarias cabinas de pasaje. Se dedicaron a las rutas de ultramar y transportaron tropas desde y hacia la India. Ello continuó hasta junio de 1946, en



El 59.º recibió los Avro York el 1 de diciembre de 1947 tras un corto período de inactividad. Esta unidad no era del todo novata en operaciones de transporte, pues en la posguerra había usado sus Liberator para el traslado de tropas.



Un English Electric Canberra B(I).Mk 8 del 59.º, fotografiado en la base de Geilenkirchen, Alemania Federal. El 59.º operó poco tiempo con el Canberra B.Mk 2 antes de recibir, en febrero de 1957, la variante especializada en interdicción.

que el 59.º se disolvió en Waterbeach. Se reformó el 1 de diciembre de 1947 y se equipó con aviones Avro York, que se utilizaron de nuevo en las rutas a la India pero el escuadrón se vio al poco tiempo dedicado en exclusiva al puente aéreo de Berlín, destacado en

bases alemanas para cargar y volar por los pasillos aéreos a la ciudad. Poco después de que terminase esa operación, el Mando de Transporte experimentó una notoria disminución cuantitativa y el 59.º fue uno de los escuadrones eliminados, disolviéndose

se en Bassingbourn el 31 de octubre de 1949.

Se buscó un papel más ofensivo para el escuadrón cuando éste se formó otra vez el 20 de agosto de 1956 en Gütersloh. Equipado con el English Electric Canberra B(I).Mk 8 se

preparó como unidad de interdicción a baja altura, como parte de la RAF Germany. Usó los Canberra con buenos resultados durante cinco años, hasta que fue disuelto en Geilenkirchen el 4 de febrero de 1961 al convertirse en el 3.º Squadron.

60.º Squadron



Al mes de haberse constituido, en Gosport el 30 de abril de 1916, el 60.º Squadron ya estaba en Francia. Concebido desde un buen principio como escuadrón de caza, fue equipado con monoplanos Morane-Saulnier Bullet y biplanos Morane-Saulnier. Entró en acción en junio, pero ambos modelos se revelaron inferiores a los Fokker E.III alemanes y las bajas del escuadrón fueron altas de manera que, a comienzos de agosto el 60.º había sido retirado de las operaciones para ser reequipado. Fue dotado con Nieuport Scouts y con ellos cambió su suerte y se labró una gran reputación como escuadrón de caza durante los nueve meses siguientes, luchando tanto en combates aéreos como en el ataque al suelo. Las pérdidas fueron de nuevo altas, pero el espíritu del 60.º las sobrellevó y la unidad se convirtió en una de las líderes del frente Occidental. A mediados de 1917 se reequipó con cazas RAF S.E.5a, cuando el capitán W.A. Bishop ganó la Cruz Victoria por un arriesgado ataque sobre un aeródromo seguido de un combate singular en el que derribó tres cazas. Durante el resto del conflicto el 60.º siguió prosperando como escuadrón de caza y terminó la guerra con un palmarés total de 274 aviones enemigos destruidos. Tras unos meses en el continente fue devuelto a Gran Bretaña y disuelto en Bircham Newton el 22 de enero de 1920.

Dos meses y medio después, el 1 de abril de 1920, el 97.º Squadron de Risalpur se convirtió en un nuevo 60.º Squadron. Para su actual cometido

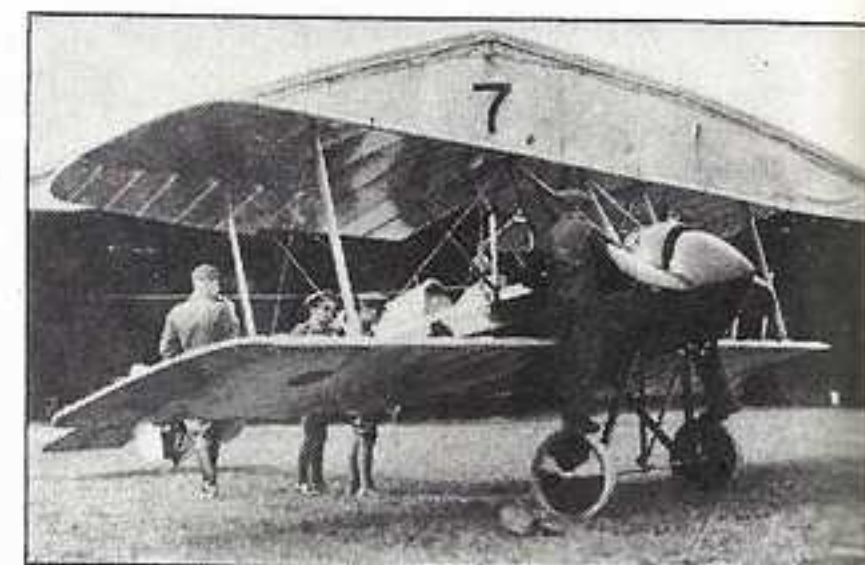
como unidad de bombardeo fue equipado con aviones bimotores de Havilland D.H.10A. Era una aparato altamente impopular, sobre todo cuando el 60.º lo utilizó en patrullas sobre la región fronteriza del noroeste; fue el último escuadrón que empleó este modelo que, afortunadamente, fue retirado en 1923 y sustituido por el de Havilland D.H.9A, que realizó las mismas funciones durante siete años. Efectuó patrullas de rutina para mantener el control de la región y también reconocimientos y bombardeos en ayuda del Ejército durante los ataques a las tribus rebeldes en las montañas. En diciembre de 1928 el escuadrón se dedicó a la evacuación aérea de Kabul, a la provisión de escolta para los transportes de tropas y a la vigilancia de la zona desde el aire. En 1930 los Westland Wapiti sustituyeron a los desgastados D.H.9A y continuaron en su misma misión en el transcurso de los años treinta, durante los cuales la lucha se intensificó como resultado de la declaración de la Guerra Santa por el Faquir de Ipi.

En junio de 1939 el escuadrón se convirtió a los Bristol Blenheim Mk I en Ambala, y al estallar la guerra envió destacamentos a las principales ciudades costeras para suministrarles defensa. Realizó patrullas costeras sobre todo. En febrero de 1941 el 60.º se trasladó a Mingaladon (Rangún) y mientras estuvo allí recibió cazas Brewster Buffalo para proveer algún tipo de defensa; esa patrulla de caza se convertiría en el 67.º Squadron en octubre de 1941. Dos meses después, el 60.º llevó sus Blenheim a Kuantan, en Malasia, para unas prácticas de armamento. Mientras se encontraba en esa zona se produjo el ataque japonés y el escuadrón se dedicó a bombardeos contra el avance del enemigo. El 60.º luchó junto a otros escuadrones, sufrió considerables pérdidas y fue evacuado a Rangún por mar sin sus aviones. Su personal fue asignado a otros escuadrones y luchó con ellos en la corta campaña en la que los británicos fueron expulsados de Birmania.

El 1 de marzo de 1942, el 60.º Squadron fue reconstituido en Lahore y

equipado con Blenheim Mk IV y con tripulaciones procedentes de la 13.ª OTU de Bicester. Se dedicó inmediatamente a bombardeos y reconocimientos sobre el Arakán, así como a patrullas marítimas sobre el golfo de Bengala. Durante un año el escuadrón se mantuvo en la primera fila de la ofensiva de bombardeo contra las posiciones niponas en la jungla, además de sus puertos y aeródromos, y fue Akyab uno de los objetivos más frecuentes. Esto continuó hasta mayo de 1943, cuando el 60.º Squadron se retiró a la India y fue reconvertido en unidad de caza.

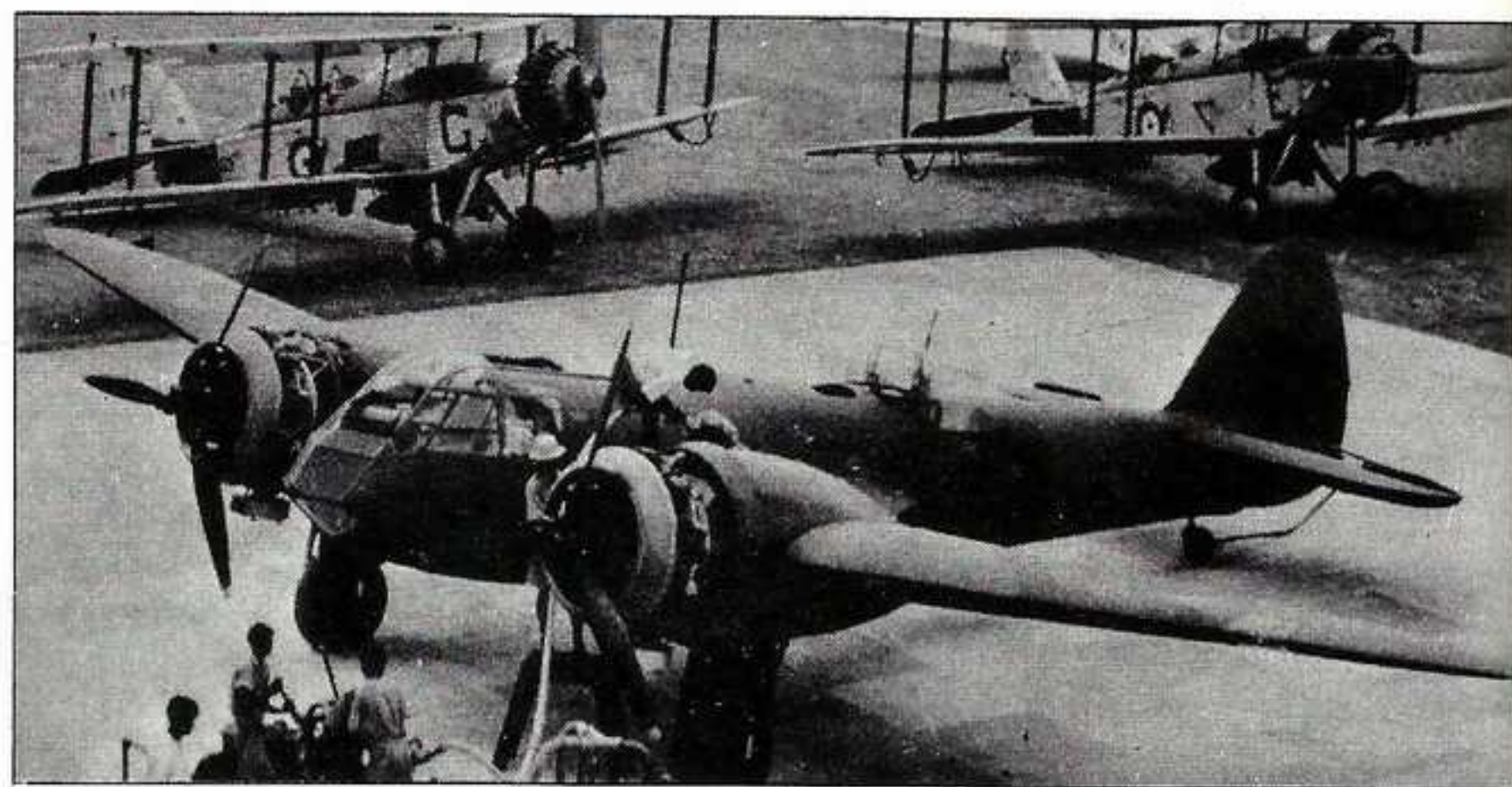
En noviembre el 60.º se encontraba en Agartala y se lanzó de lleno a la lucha, realizando tanto escoltas como ataques al suelo. También pasó mucho tiempo protegiendo a los Douglas Dakota durante sus lanzamientos de suministros sobre pequeños claros en la jungla. El Año Nuevo de 1944 el escuadrón estaba dedicado por completo a misiones de ataque al suelo, tanto de noche como de día, para machacar las comunicaciones fluviales japonesas y las pocas carreteras disponibles. En marzo recibió cazabombarderos Hawker Hurricane y los usó con buenos resultados en la lucha del Imphal en verano. La presión siguió hasta otoño y el 60.º llevó a término patrullas durante las que el Ejército lo solicitó para atacar blancos designados, usando la misma fórmula de «fila de taxis» que los escuadrones de Typhoon empleaban con efectividad en Normandía. En 1945 el 60.º voló en ayuda del 14.º Ejército y operó en el valle del Chindwin hasta la liberación de Rangún, usando sus Hurricane con buenos resultados en ametrallamientos y bombardeos. En junio de 1945 el



El 60.º Squadron entró en acción en la batalla de Somme en 1916, equipado con varios tipos Morane, y sufrió fuertes pérdidas. El teniente Neville se prepara para una patrulla en un biplano Morane, probablemente en Vert Galand (foto capitán D. S. Glover vía P.H.T. Green).

60.º se retiró de las operaciones para reequiparse con Republic P-47 Thunderbolt. Tras la rendición japonesa el 60.º siguió en acción debido a que la insurrección indonesia causaba más de un problema a las autoridades holandesas. Voló en operaciones de vigilancia durante catorce meses y fue el último escuadrón de la RAF que abandonó la zona, estableciéndose en Singapur. Al acabar 1946 los Thunderbolt, cedidos por la Ley de Préstamos y Arriendas, hubieron de ser devueltos, por lo que el 60.º se reequipó con Spitfire. Tras siete meses volvió otra vez a la acción, trasladándose a Malasia en vuelos de interdicción contra los guerrilleros comunistas que luchaban por la independencia del país. Este fue el comienzo de la operación «Fire-dog», una campaña que duró diez años y acabó con éxito.

Los Spitfire duraron hasta 1951, en que el 60.º Squadron comenzó a usar



En Ambala, en junio de 1937, el 60.º aún usaba el Westland Wapiti, que ya empleaba sobre la frontera noroeste de la India desde 1930. Aquel mes, sin embargo, llegaron sus primeros Bristol Blenheim Mk I (foto Bruce Robertson).



Dos Gloster Javelin FAW Mk 9 del 60.º en fase de aproximación. Esta unidad fue la última de primera línea equipada con el Javelin y se disolvió en abril de 1968, cuando este modelo fue declarado obsoleto.

de Havilland Vampire con buenos resultados contra los comunistas; estos aviones fueron sustituidos por los de Havilland Venom, que llevaron a cabo el trabajo hasta 1959. Por entonces, la lucha había prácticamente acabado y el papel del 60.º había pasado de ataque al suelo a defensa aérea. En 1959 se formó un nuevo 60.º Squadron en Leeming (Gran Bretaña) con cazas nocturnos Gloster Meteor y se trasladó a Tengah en noviembre cuando la unidad original equipada con los Venom fue disuelta. El papel del escuadrón era ahora exclusivamente de defensa aérea, para el que el Meteor resultaba muy adecuado.

Dos años después se dotó al escuadrón con un potencial mayor al reequiparlo con aviones Gloster Javelin armados con misiles aire-aire. Estos aparatos fueron empleados en 1963 durante la confrontación con Indonesia, en la que fueron responsables de mantener la zona de Interceptación de

Defensa Aérea, que cubría toda Malasia y la mantenía libre de intervenciones extranjeras. Para ello se mantuvo un destacamento en Butterworth y otros en Borneo, desde donde llevaron a cabo patrullas aéreas de combate a lo largo de las fronteras. Al cabo de 18 meses un escuadrón de Javelin procedente de Gran Bretaña tomó a su cargo Borneo, y el 60.º se mantuvo en Malasia y Singapur. Ello duró hasta la salida de la RAF de Singapur el 30 de abril de 1968, en que el escuadrón fue disuelto en Tengah.

Tras haber sido un escuadrón de caza en dos guerras mundiales y durante las operaciones en tiempo de paz en Extremo Oriente, el 60.º fue formado otra vez, pero ahora como unidad de enlace en Alemania, cuando el Escuadrón de Comunicaciones en RAF Germany fue redenominado 60.º Squadron en Wildenrath el 3 de febrero de 1969. Estaba equipado con aviones Hunting Pembroke, de Havi-



En febrero de 1960 el 60.º Squadron fue reformado en Wildenrath como unidad de enlace. Desde entonces ha utilizado el Pembroke C.Mk I en las rutas de Alemania y Gran Bretaña, y hoy es el último usuario de este modelo (foto British Aerospace).

lland Devon y Beagle Basset para servir en rutas de la OTAN en nombre de la RAF Germany. También poseía un de Havilland Heron para uso del comandante en jefe de la RAFG, pero ese avión fue reemplazado por un Hawker Siddeley Andover en 1972. Eventualmente, todos los modelos, excepto los Pembroke, fueron dados de baja y ahora el escuadrón es la única unidad de la RAF que emplea el Pembroke. Lleva a cabo vuelos de transporte de personalidades, de carga, de asistencia médica y de evacuación de bajas, y opera durante las 24 horas en salidas de búsqueda y salvamento.

El marjor es un animal propio de Cachemira y Afganistán y fue adoptado como emblema por el 60.º Squadron mientras servía en la frontera noroccidental de la India en los años veinte (foto Robbie Shaw).



61.º Squadron



Las incursiones aéreas diurnas de los aviones alemanes sobre Londres motivaron la formación del 61.º Squadron en Rochford el 2 de agosto de 1917. Fue el primero de los tres escuadrones de cazas monoplazas destinados al área de defensa aérea de Londres y fue equipado con el Sopwith Pup.

Sólo diez días después, el escuadrón entró en acción y puso en el aire 16 de sus aviones para contener una incursión de diez Gotha sobre el estuario del Támesis. La formación se vio obligada a dar media vuelta antes de acercarse a Londres, sin pasar del Southend, pero consiguió soltar sus bombas sobre el aeródromo del escuadrón antes de emprender el viaje de regreso; los Pup eran incapaces de pretender ninguna victoria decisiva, pero acecharon a los Gotha hasta 64 km mar adentro.

En diciembre de 1917, el 61.º suministró un núcleo para la formación del 141.º Squadron y el mes siguiente comenzó a reequiparse con cazas RAF

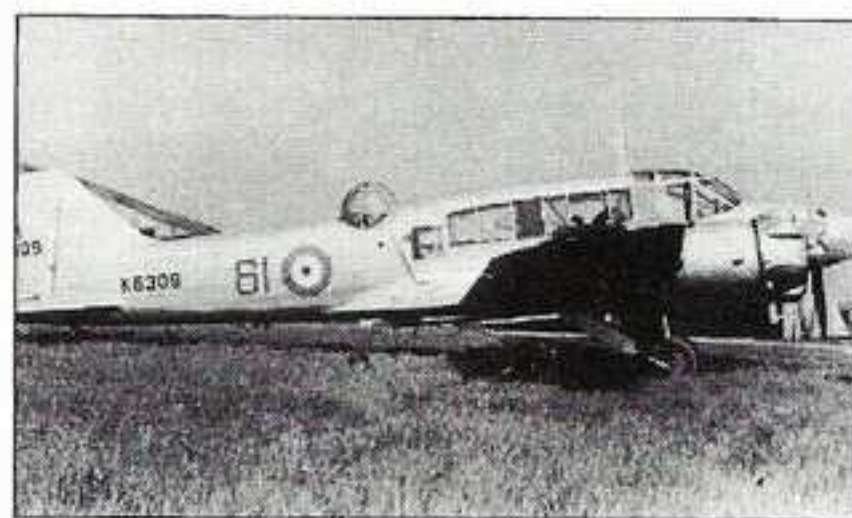
S.E.5a, pero este proceso no se completó pues el avión resultó inadecuado para la caza nocturna. Justo antes del armisticio (octubre de 1918), el 61.º comenzó a recibir nuevos aparatos, los Sopwith Camel.

El 8 de marzo de 1937 el 61.º Squadron se formó otra vez, en Hemswell, a raíz del crecimiento experimentado por la RAF por aquel entonces. Se le dio un papel de bombardeo y se le equipó al principio con Hawker Audax y Avro Anson. Estos aviones se usaron en el adiestramiento del escuadrón en espera de su material de vuelo oficial, el Bristol Blenheim Mk I. Este modelo entró en servicio en enero de 1938 y el 61.º se preparó para ser operacional con él. Al acabar el año, sin embargo, se había decidido que el escuadrón fuese transferido al 5.º Group de Bombardeo y el 61.º inició su conversión al Handley Page Hampden en marzo de 1939.

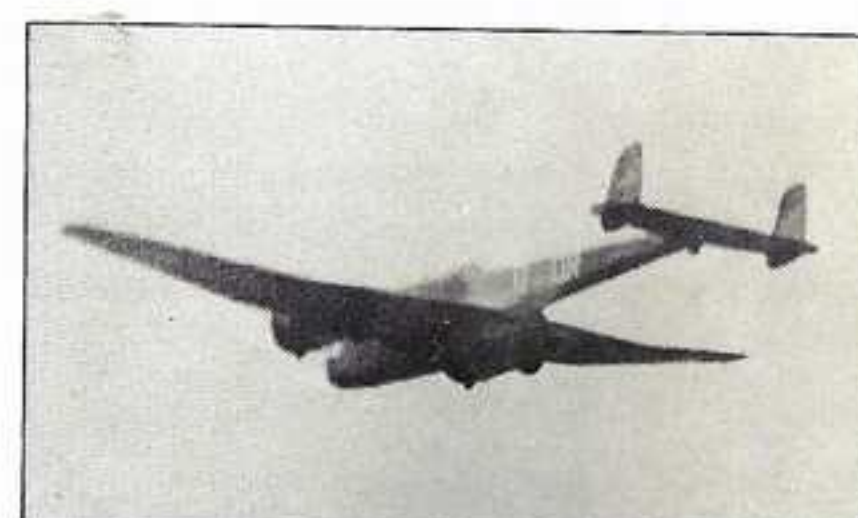
Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón tuvo poco que hacer en un principio y no fue hasta el día de Navidad de 1939 que no pasó a ser operacional. Lanzó sus primeras bombas en operaciones el 7 de marzo, cuando un Hampden, que realizaba una patrulla sobre las bases de hidroaviones en la costa alemana del mar del Norte, bombardeó un destructor enemigo.

Los Hampden de la unidad siguie-

El Lancaster Mk I numerado ED860 era todo un veterano. Comenzó su carrera con el 156.º Squadron y más tarde fue transferido al 61.º, con el que siguió operando hasta atesorar un total de 130 salidas de bombardeo. En la fotografía aparece en 1943 en la base de Skellingthorpe, cuando su sección de proa estaba decorada con 118 bombas amarillas que correspondían a otras tantas acciones (foto P.H.T. Green).



Cuando el 61.º Squadron se reconstituyó en 1937 su material de vuelo previsto no estaba aún disponible, de manera que empleó aparatos Avro Anson hasta que se dispuso de los suficientes Blenheim para equiparle (foto P.H.T. Green).

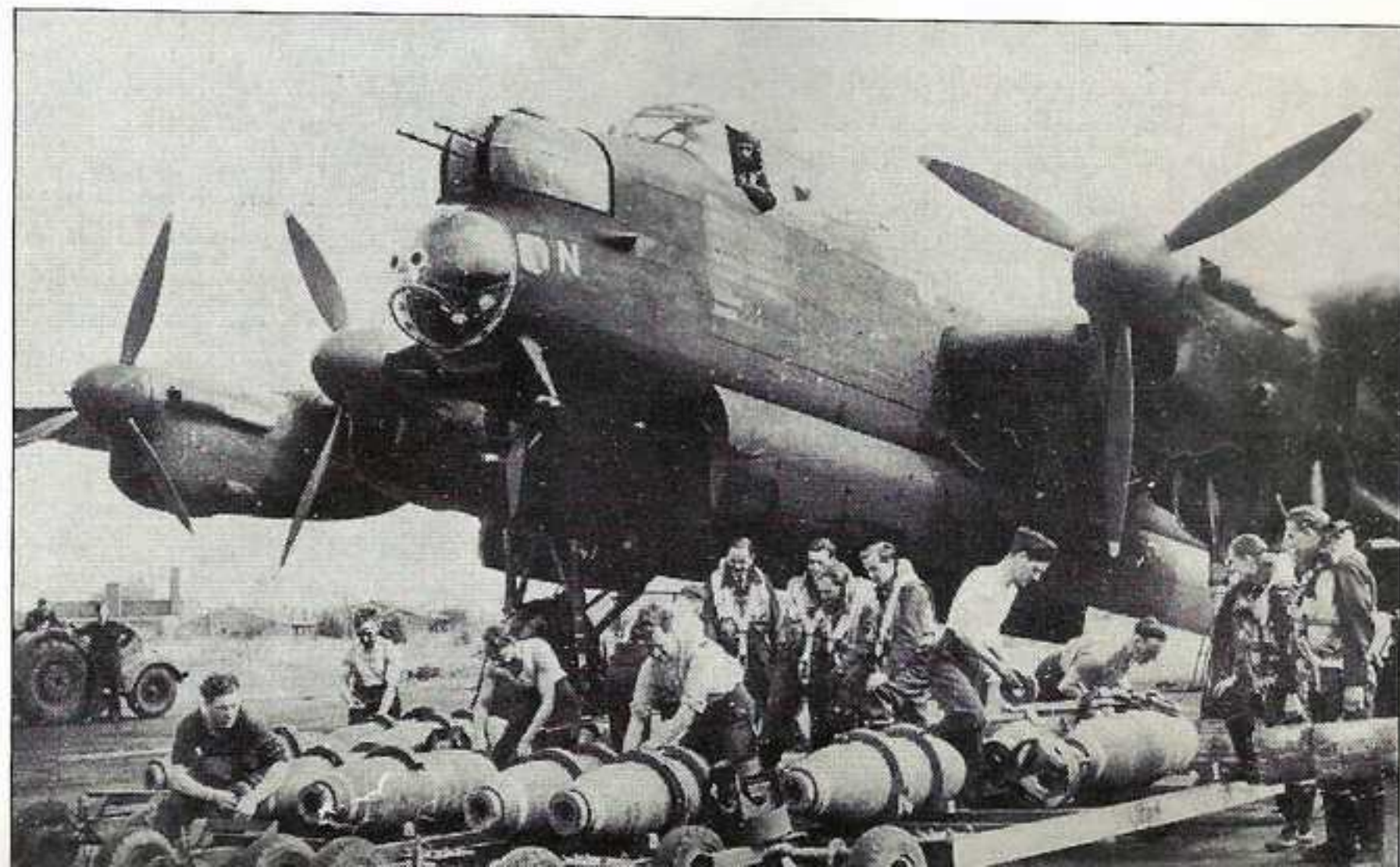


A principios de la II Guerra Mundial el 61.º Squadron estaba equipado con el Handley Page Hampden. El avión de la fotografía es el «Q-Queenie» y fue captado mientras se trasladaba a baja cota al aeródromo de Hemswell.

ron efectuando incursiones desde Hemswell en el transcurso de 1940 y 1941, y alcanzaron Berlín como punto más distante, el 25 de agosto de 1940. En el verano de 1941 el 61.º se trasladó al sur, a North Luffenham, y allí comenzó un lento reequipamiento con el Avro Manchester, más grande, más pesado y mucho mejor armado. En teoría ello debería haber beneficiado al escuadrón, pero los motores Rolls-

Royce Vulture de los Manchester resultaron muy inseguros y ello desembocó en un período de ansiedad y frustración en el que se retuvieron los Hampden como medida precautoria hasta octubre de 1941 debido a las frecuentes inmovilizaciones en tierra de los desafortunados Manchester.

Continúa en la pág. 3792



Poder aéreo hoy

Aviones VIP y de enlace

Mientras que las distintas fuerzas aéreas son en sustancia arsenales de plataformas de armas preparadas para actuar defensiva u ofensivamente en situaciones hostiles, sus complejas estructuras de apoyo administrativo disponen de sus propios efectivos aéreos para transportar a los altos dignatarios militares y políticos.

En casi todos los países existe por lo menos un avión, y a veces una combinación de un aeroplano y un helicóptero, al servicio del jefe del estado. En las naciones más avanzadas o ricas ese avión forma parte de la fuerza aérea, pero en los del Tercer Mundo ese transporte VIP pertenece a la aerolínea de bandera. Por ejemplo, muchos de los estados menores africanos comenzaron con aviones Douglas C-47 de segunda mano y, cuando han podido permitírselo, han pasado a un Fokker F.27. Unos pocos, como Benin, Swazilandia y Togo, han llegado incluso a utilizar el reactor F.28. No es nada extraño que en algunas naciones de ese corte la aerolínea de bandera deba interrumpir sus operaciones durante algún tiempo porque su presidente o rey esté utilizando *el avión* en una visita de estado.

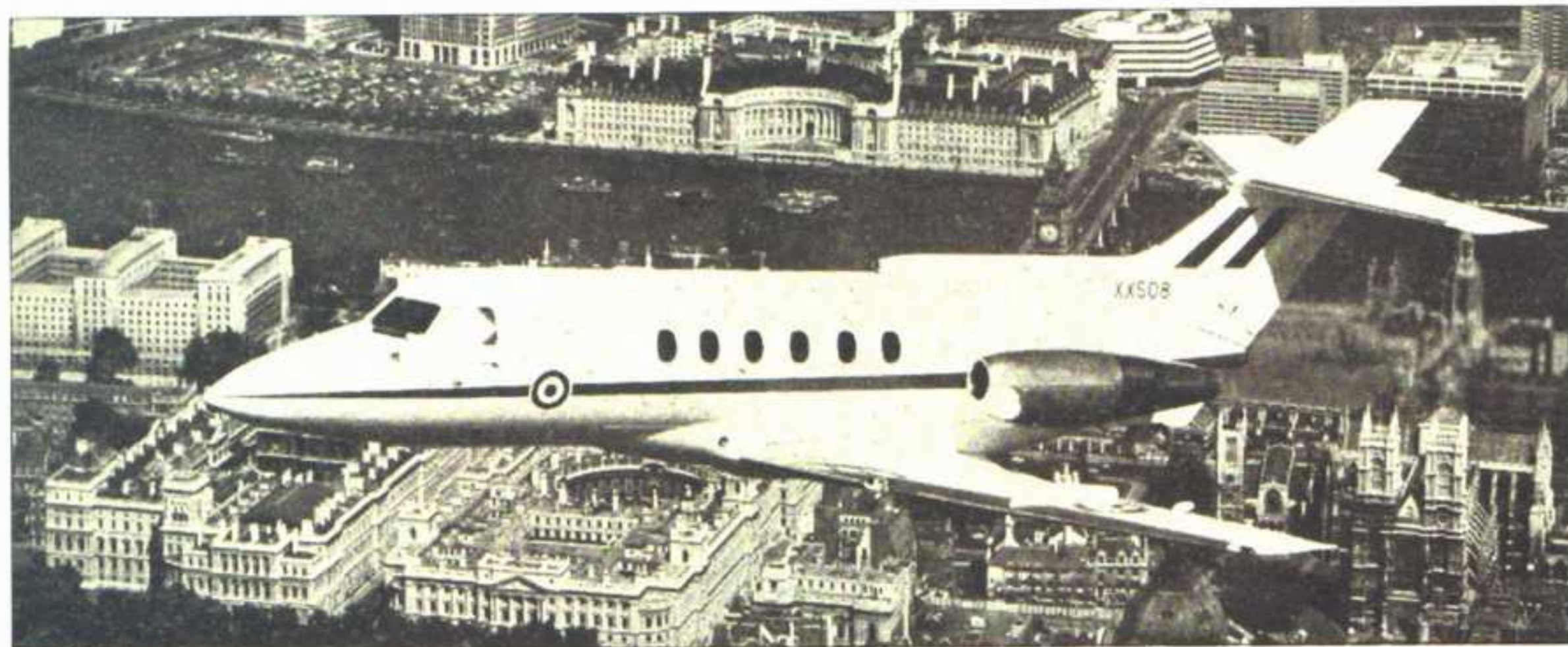
En Gran Bretaña, la parquedad de los pre-

supuestos ha dado como resultado la actual Patrulla de la Reina que, como en tiempos, está equipada con modestos aparatos de corto alcance: Vickers Viking, de Havilland Heron y BAe HS.748 (Andover). En la actualidad esta unidad va a recibir por fin dos reactores, del tipo BAe 146 Serie 100, que permitirán a la monarca y a otros VIP desplazarse más rápidamente y con mayor comodidad, así como llegar a los sitios en el tipo de vehículo que todo el mundo espera. En viajes largos, no obstante, Isabel II debe valerse de British Airways o de un BAe VC10 de la RAF. Con la llegada de los Lockheed L-1011-500 TriStar la RAF dispone ya de modernos transportes de largo alcance, pero su cometido primario es el de servir como cisternas de repostaje en vuelo y no existen planes de que sean reacondicionados para transporte de VIP.

En España, el transporte VIP recae en el Ejército del Aire (EdA), cuya Agrupación del Cuartel General dispone de dos escuadrones para ese fin. El Escuadrón 401, que tiene su base en Barajas, emplea dos McDonnell Douglas DC-8-52, un Dassault Falcon 50 y cuatro Falcon 20, en tanto que el Escuadrón 402, que se halla estacionado en Cuatro Vientos, dispone de ocho helicópteros Aérospatiale Puma y Super Puma, que en ocasiones pilota

El Beech Super King Air 200 sirve en grandes cantidades en los tres elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU con la denominación de C-12. Los aviones de la USAF están repartidos por todo el mundo y desempeñan diversos tipos de cometidos, como estar a disposición de los agregados militares de las embajadas. El US Army emplea cuatro versiones distintas.





El reactor ejecutivo civil británico British Aerospace 125 sirve con la RAF como entrenador (denominado Dominie) y, en las filas del 32.º Squadron, como transporte VIP y aparato de enlace. Ese escuadrón dispone de 12 ejemplares, cuyas tripulaciones son de la RAF y la Royal Navy (foto British Aerospace).

personalmente el propio rey Juan Carlos I.

En EE UU, el presidente utiliza varios aviones tripulados por la USAF y el US Marine Corps. El más famoso es, por supuesto, el Fuerza Aérea Uno, que sólo se llama así cuando el presidente está a bordo. Por lo general, ese avión es un Boeing VC-137C (curiosamente, su número de cola —el 26000— parece una reminiscencia del 2600 que llevaba el Fw 200 Condor que empleaba Adolf Hitler). Básicamente un Modelo 707-320B tiene unos lujosos acabados interiores y ayudas y comunicaciones especiales. Este avión cuenta con una tripulación específica procedente de la 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar de Andrews (Maryland). La 89.ª ATAM dispone asimismo de un segundo C-137C y de tres VC-137B, menores, de alcance inferior y basados en el Modelo 707-120. Esta unidad emplea también reactores más pequeños, tales como tres McDonnell Douglas VC-9C, basados en el tipo comercial DC-9-30, y seis Lockheed C-140B JetStar II. Los C-140 serán

Este Boeing VC-137C es el «Air Force One», el avión personal del presidente de Estados Unidos durante sus viajes, tanto interiores como internacionales. Este avión está encuadrado en la 89.ª Ala de Transporte Aéreo Militar (el número de serie de este avión —26000— parece una reminiscencia del 2600 que llevaba el Focke-Wulf Condor de Adolf Hitler).

gradualmente remplazados por Gulfstream Aerospace C-20A que, derivados en el tipo comercial Gulfstream III, tienen mayor alcance y están equipados para cuatro tripulantes y 14 pasajeros. Entregados inicialmente en régimen de alquiler/compra, los C-20A están basados en Andrews y también en la base de Ramstein, cuartel general de la USAF Europe.

Aviones VIP norteamericanos

Otras organizaciones y mandos de la USAF disponen de gran número de aviones VIP y de transporte especial. Once Boeing C-135B con motores TF33 fueron convertidos en aparatos VIP VC-135B, si bien sus fuselajes son menores que los de los C-137. Varios Boeing especiales, principalmente WC-135, sirven como aviones de mando y cuartel general con acabados VIP pero también con completos sistemas de comunicaciones de nivel global. El nuevo OSA (Operational Support Aircraft) es el Gates Learjet C-21A, un derivado del Learjet 35A con motores Garrett TFE731 y configurado para ocho pasajeros, con prioridad para tareas como la evacuación sanitaria y el entrenamiento de pilotos. Inicialmente 80 ejemplares, que pueden incrementarse hasta 100, remplazarán a los CT-39 Sabreliner del Mando de Transporte Aéreo Militar en Estados Unidos, la RFA y Japón. Un complemento a menor escala son los 30 biturbohélices Beech C-12A (Super King Air 200), utilizados en el apoyo a las misiones de asistencia militar, agregados de embajadas y grupos similares en todo el mundo.

La responsabilidad de mantener la flota de helicópteros asignada al presidente de



En virtud del programa C-SCAM (Special Air Missions) impulsado por la USAF en 1983, tres Gulfstream Aerospace Gulfstream III formaron parte del pedido de aviones sustitutos de los Lockheed C-140 JetStar. Esos tres aviones están ya en servicio y existen opciones por otros ocho, todos ellos designados C-20A.

EE UU y a otros altos dignatarios recae en la Patrulla Ejecutiva del Escuadrón Experimental de Helicópteros Uno del US Marine Corps (HMX-1), basado en la estación aeronaval de Quantico (Virginia). Su material de vuelo comprende los Bell VH-1N, Sikorsky VH-3A, Boeing Vertol VH-46F y Sikorsky VH-53D, pero es posible que esta flota incorpore un nuevo modelo, posiblemente una versión del Sikorsky H-76N.

El Armée de l'Air francés cuenta en el CoTAM (mando de transporte aéreo) con una gran y variada flota, cuyos principales modelos VIP son los Douglas DC-8, Sud Caravelle, Dassault-Breguet Falcon, Nord Frégate y máquinas pequeñas de enlace. El GLAM (Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles) o ET 1/60 (Escadron de Transport 1/60) es la principal unidad encargada de las comunicaciones VIP por todo el mundo. La mayoría de su equipo comprende aviones de tamaño moderado basados en Villacoublay; una de sus incorporaciones más recientes es el quinto trirreactor Falcon 50, en calidad de avión personal del presidente de la República. Los Falcon 50 han sido adquiridos para el transporte VIP de alto rango en por lo menos otros ocho países, incluidos la RFA, España y Sudáfrica, pero algunos otros estados prefieren el Falcon 900, más grande y de mayor capacidad. El GLAM emplea tres Caravelle 11 que, pese a su corto alcance, vuelan habitualmente los 19 300 km existentes hasta las bases de evaluaciones nucleares francesas en el Pacífico Central, donde unidades locales como el ETOM 52 (con Aérospatiale Puma y Super Puma) y el GAM 82 (con Nord Noratlas, Falcon 200, Piper Aztec y numerosos





La popular gama de reactores ejecutivos Falcon, de fabricación francesa, ha encontrado gran número de clientes civiles, así como varios usuarios militares. El ejemplar de la fotografía es uno de los dos Falcon 20E empleados por el 21.º Smaldeel de la 15.ª Ala de las Fuerzas Aéreas de Bélgica desde 1973.



Aérospatiale Alouette) vuelan desde Noumea y Papeete a diversos puntos. Los mayores transportes VIP del CoTAM son los cuatro DC-8F del ET 3/60 «Estérel» que, junto con los Cessna 411 del GLAM, están basados en Rissy y se hallan en proceso de conversión a la variante Super 70 con motores CFM56-2.

Como podía esperarse, el nuevo reactor VIP de las Fuerzas Armadas de Canadá es el Canadair Challenger. El 412.º Squadron de Uplands (Ottawa) todavía utiliza el Falcon 20 en tales cometidos, pero el nuevo CC-144 (Challenger 600) tiene mayor capacidad y alcance. Aunque el presidente de la República Federal de Alemania emplea un Falcon 50, el Challenger 50 con motores GE es el tipo seleccionado para el Flugbereitschaftstaffel de Colonia-Bonn. Siete de estos reactores de largo alcance están siendo entregados para reemplazar a los JetStar y HFB 320 Hansa. A la vista de los problemas técnicos y financieros del Challenger, este pedido, firmado tras una larga evaluación de todos los aviones disponibles, ha tenido gran importancia para el avión canadiense.

El entrenamiento de radaristas y navegantes, al igual que la patrulla marítima costera, está asignada invariablemente a pequeños transportes dotados con interiores especiales. La elección está entre los biturbohélices, de los que hoy existen más de 30 modelos distintos, y los reactores. El entrenador de navegación mayor y de más capacidad es en Occidente el Boeing 737 de la USAF, denominado T-34A. De este tipo permanecen 15 ejemplares en servicio con la 323.ª Ala del Mando de Entrenamiento Aéreo, en la base de Mather (California); los cuatro restantes de los 19 re-

cibidos están asignados a la Guardia Aérea Nacional. Cada T-34A tiene la cabina principal equipada con consolas para 12 alumnos, cuatro de nivel avanzado y tres instructores. En ellos pueden enseñarse todas las formas de navegación, incluidos numerosos métodos por radio y radar, sistemas inerciales e, incluso, los clásicos procedimientos a través del astrodromo.

En la US Navy, aviones tales como el F/A-18A Hornet han incrementado la proporción de monoplazas embarcables, pero aún existe una gran necesidad de entrenar a los radaristas de interceptación y otros tripulantes de «asiento trasero». Esa tarea ha estado asignada durante muchos años al Rockwell (NAA) T-39D Sabreliner (una variante de un birreactor diseñado para ese mismo papel para la USAF, pero utilizado por esa organización en otros tipos de cometidos de apoyo). Los oficiales de vuelo navales (OVN) se entrenan actualmente en el T-47A, que ha comenzado a reemplazar al T-39D en agosto de 1984. El T-47D es una versión especial del Cessna Citation S/II, con turbofan JT15D-5, más potentes, y alas recortadas para poder trepar a mayor velocidad y sostener Mach 0,733 (comparado con el Mach 0,725 de un S/II ordinario) a 12 200 m. Su tripulación comprende un piloto civil, un instructor de la Armada y tres alumnos OVN, cada uno con su presentador del radar de proa Emerson.

Entrenadores polimotores

Es digno de mención que, aparte de el avión ligero T-41 y un par de de Havilland Canada UV-18B Twin Otter en la Academia de la Fuerza Aérea, la USAF no disponga de po-

utilizado en cantidades modestas por varias fuerzas aéreas, el Islander desempeña varias funciones en las Fuerzas Aéreas de Bélgica, incluido el enlace y el entrenamiento de observadores. Entregados entre 1976 y 1977, los aparatos belgas están asignados a la Escuela de Aviación Ligera, uno de los cuatro escuadrones aéreos del Ejército (foto Bob A. Munro).

limotores de entrenamiento ni de hélice. El entrenador instrumental y de ala fija del US Army es el T-42A Cochise (Beech Baron), mientras que la US Navy emplea el mucho más potente T-44A (Beech King Air 90).

En Gran Bretaña, la Escuela de Entrenamiento en Polimotores de RAF Finningley usa el BAe Jetstream T.Mk 1, el modelo original con motores Astazou y un peso bruto de 5 670 kg. Su cabina principal se adapta a la instrucción de ingenieros de vuelo, especialistas en electrónica y navegantes. El principal entrenador de navegación es, sin embargo, el BAe (DH) Dominie T.Mk 1, basado en una versión ya antigua del reactor ejecutivo DH.125. Propulsado por dos Viper Mk 301 de 1 360 kg de empuje, el Dominie alberga en su cabina principal dos alumnos, con sus consolas, y un instructor. Un carenado ventral aloja las antenas Doppler, y el avión dispone de muchas otras ayudas y medios de comunica-

Si bien tuvo una puesta de largo operacional con la RAF algo problemática, el Jetstream sirve como entrenador de tripulaciones con el Escuadrón de Entrenamiento en Polimotores (con la denominación T.Mk 1) y con el 750.º Squadron del Arma Aérea de la Flota en la instrucción de observadores (designado T.Mk 2). Están en servicio 27 ejemplares en total (foto British Aerospace).





Un rara avis de la US Air Force es el de Havilland Canada UV-18B Twin Otter, del que la USAF adquirió dos ejemplares en 1977 para la instrucción de paracaidistas en la Academia de la Fuerza Aérea. En 1978 las labores de enseñanza fueron encomendadas a personal civil y de ahí que el avión de la fotografía lleve en la deriva una matrícula civil.

ciones. La Royal Navy emplea los monoplazas Hawker Hunter GA.Mk 11 y los biplazas BAe Sea Harrier T.Mk 4N en la instrucción de armas y la avanzada de combate. La enseñanza de observadores corre a cargo de los BAe Jetstream T.Mk 2, uno de los primeros modelos con los Astazou y un radar MEL E190 en un radomo de proa. El 750.^o Squadron del Arma Aérea de la Flota, en la estación aeronaval de Culdrose, está en proceso de recepción de cuatro nuevos Jetstream T.Mk 3, basados en el Jetstream 31 y dotados con mejores capacidades generales y un peso de 6 900 kg. El Jetstream T.Mk 3 tiene una

Las fuerzas aéreas de los países del bloque oriental utilizan una amplia gama de aviones de fabricación soviética para el transporte de personalidades. El avión que aparece en esta fotografía es uno de los cuatro Tupolev Tu-134A empleados junto con tres Tu-124 por el gobierno y autoridades de diverso género de la República Democrática Alemana. Estos aviones tienen su base en Marxwalde.

proa habitual pero, en cambio, un carenado ventral cubre un radar de búsqueda Racal ASR 360; otro equipo adicional es un Doppler y un ordenador TANS (Tactical Air Navigation System).

Entre los aviones más modernos en servicio en Francia se halla el tipo presionizado EMBRAER EMB-121A Xingu. Es utilizado primordialmente para enlace e instrucción de tripulaciones, pero su tarea principal es servir como entrenador en polimotores para el Armée de l'Air, que dispone de 25, y la Aéronavale, que tiene 16. En la Luftwaffe de la RFA, el entrenamiento en polimotores se realiza en tipos tan diversos como el Transall C.160D y el Dornier Do 28D-2, en tanto que el VFW 614 sigue actuando como VIP de enlace junto a los Challenger 601 ya mencionados. La Luftwaffe es también una de las fuerzas aéreas que emplean el Boeing 707 en papel VIP. Canadá y Marruecos disponen de aviones 707 de transporte y cisterna, junto al Irán de los días del *Sha*.

Existe muy poca información sobre las grandes flotas de aviones empleadas por las fuerzas aéreas y aeronavales de la Unión Soviética en cometidos VIP, enlace general y entrenamiento de tripulaciones, radaristas y navegantes. Transportes de serie como el turbohélice de largo alcance Ilyushin Il-18, los reactores de alcance medio Tupolev Tu-124 y



El biturbohélice STOL de transporte utilitario Mitsubishi MU-2, diseñado y producido en Japón, sirve con la Fuerza Aérea y el Ejército japoneses en dos versiones. El avión de la fotografía es uno de los 18 que posee el segundo. Los cometidos primarios de estos aviones, denominados LR-1 por los militares, son el enlace y el reconocimiento.

Tu-134, y el menudo trirreactor STOL Yakovlev Yak-40 se hallan regularmente en servicio militar, pero las personalidades soviéticas suelen desplazarse con Aeroflot (por lo general en un vuelo no regular) cuando deben realizar visitas de estado. Algunas versiones del Yakovlev Yak-28 («Brewer», «Firebar» y «Maestro») son empleadas en el entrenamiento de radaristas y pilotos de polimotores.

En Italia se emplean dos modelos Piaggio para distintos cometidos, comprendida la enseñanza de navegantes y radaristas. El biturbohélice impulsor P.166-DL3, junto con varias versiones anteriores, se usa en el entrenamiento de tripulaciones y otras muchas tareas. El Piaggio-Douglas PD.808, un birreactor, es utilizado como transporte VIP, el PD.808TA es tanto un entrenador de navegantes como un transporte con nueve plazas de pasaje, y el PD.808ECM es un avión de instrucción en contramedidas que también puede realizar acciones operacionales de este tipo. En Japón, tanto la Fuerza Aérea como la Fuerza Marítima utilizan el Beech King Air como entrenador de polimotores; la segunda dispone asimismo de 28 aviones Queen Air para la enseñanza instrumental. Los pilotos de transporte de la Fuerza Aérea realizan el curso de cualificación en el turbohélice NAMC YS-11 (que es también empleado como entrenador de navegación avanzada, de ECM y otras especialidades) y luego pasan al transporte a reacción Kawasaki C-1A. La Fuerza Marítima usa también el YS-11 como entrenador en misiones de lucha antisubmarina. Dos YS-11 sirven con la Unidad de Evaluación de la Fuerza Aérea en Iruma, junto con tres Mitsubishi MU-2J.



Royal Aircraft Factory S.E.5

El caza británico S.E.5, uno de los clásicos de la I Guerra Mundial, tuvo una infancia y una adolescencia difíciles, que casi fueron truncadas prematuramente por problemas de distinto género. Sin embargo, ese modelo acabó por engendrar el magnífico S.E.5a, que fue la montura de algunos de los mayores ases aliados.

El diseño del S.E.5 se elaboró en torno a un motor Hispano-Suiza que había adquirido en París el teniente coronel Brooke-Popham en 1915 y los trabajos en el desarrollo de la célula fueron responsabilidad de H.P. Folland y J. Kenworthy. El prototipo, desarmado y con una planta motriz de accionamiento directo, apareció en noviembre del año siguiente; la elección de un motor no engranado obligó, por supuesto, al abandono de la idea original de instalar una ametralladora Lewis entre las filas de cilindros.

Al cabo de sólo siete días apareció un segundo prototipo. En esencia era idéntico a su predecesor, pero en uno de sus primeros vuelos resultó dañado y no estuvo reparado hasta finales de mes. Durante ese proceso se aprovechó la oportunidad para instalar unos nuevos aterrizadores y el armamento que más tarde iba a normalizarse, con una ametralladora Vickers en la sección delantera del fuselaje y una Lewis en un montaje Foster emplazado sobre la sección central del plano superior, junto a un depósito externo de gravedad.

A mediados del mes siguiente tuvo lugar el vuelo inaugural de un tercer prototipo, que era muy similar al primero a excepción de ciertos detalles en los depósitos y un radiador algo diferente, hecho a medida del nuevo motor engranado Hispano-Suiza de 200 hp.

Llevaba también la sección central alar superior del aparato anterior, que más tarde fue remplazada por otra que incorporaba un amplio rebaje; se cambió el depósito de gravedad y se le instaló el armamento y un parabrisas mucho más amplio, que en realidad formaba una especie de escudo que limitaba de forma considerable la visión del piloto hacia adelante. Mientras tanto se había perdido el segundo prototipo, que se rompió en el aire y ocasionó la muerte de su piloto; en consecuencia, se introdujeron almas de contrachapado en los montantes de compresión. La otra modificación importante fue la disminución de la inclinación de los bordes marginales alares para solventar lo que algunos pilotos de S.E.5 habían comentado: que el aparato resultaba «casi incontrolable» por debajo de una velocidad de 110 km/h.

Los primeros S.E.5 de serie equiparon al 56.º Squadron del

El S.E.5a número F904 es el único superviviente genuino que se encuentra actualmente en estado de vuelo. Meticulosamente restaurado por el Royal Aircraft Establishment en Farnborough, donde en tiempos había sido diseñado, volvió a volar con un motor Hispano, pero en la fotografía lleva un Viper de la Wolseley Motors, que con toda probabilidad fue la empresa que construyó este avión en particular. Hoy día tiene su base en Old Warden con el Shuttleworth Trust.





El E5808 fue uno de los muchos S.E.5a producidos por la Austin Motor Company de Birmingham. Por la época del armisticio fue asignado al 56.º Squadron de la RAF, primera unidad usuaria del S.E.5 en marzo de 1917. Nótese el largo colimador Aldis, una alternativa al sistema de alza de parrilla.

RFC, pero para disgusto de los pilotos esos aviones estaban equipados con un parabrisas todavía mayor; afortunadamente, se ordenó su eliminación antes de que esa unidad, que prácticamente usó todos los S.E.5 producidos, fuese declarada operacional para servir en Francia. Mientras tanto, un puñado de aviones se había repartido entre los Squadrons n.ºs 24, 60 y 85.

El 56.º Squadron, tras la demora sufrida por la necesidad de cambiar los parabrisas, llevó a cabo su primera patrulla ofensiva a finales de abril de 1917 y Albert Ball, junto con los demás pilotos, ponderó rápidamente la resistencia y potencia de fuego de este modelo. Uno de los exponentes de la utilización del S.E.5 por parte del 56.º Squadron fue el teniente L.M. Barlow de la Patrulla B, quien derribó un total de 18 aparatos enemigos y obtuvo tres Cruces Militares a los mandos de este modelo.

Típica de las acciones de Barlow fue la misión que llevó a cabo al atardecer del 7 de junio contra los galpones ferroviarios de Bissegheem, que identificó gracias a la factoría de agua mineral adyacente. Al cabo de unos momentos había realizado dos pasadas sobre un tren a una altura de sólo 6 m, en tanto que otro convoy quedó con la locomotora soltando chorros de humo y vapor. Su siguiente objetivo fueron las tropas enemigas en las calles de Welvelghem, así como su estación ferroviaria, en la que se hallaba estacionado un convoy.

Mientras tanto, la producción del caza había alcanzado un buen ritmo y al cabo de poco tiempo comenzaron ya a servirse los primeros ejemplares con los bordes marginales alares reformados, aunque se sabe que los primeros aparatos de estos lotes aparecieron todavía con los parabrisas grandes. La producción total de los S.E.5 fue probablemente de menos de 59 ejemplares, que fueron remplazados por el S.E.5a a medida de que se dispuso de los suficientes motores Hispano-Suiza de 200 hp como el que había equipado al tercer prototipo.

Uno de los prototipos del S.E.5 se convirtió en el patrón del que iba a ser conocido como S.E.5a, lo que queda corroborado por su

similitud exterior. Esta histórica máquina fue el tercer S.E.5, el A4563, que una vez modificado apareció en el establecimiento de evaluación de Martlesham Heath en mayo de 1917; sus innovaciones comprendían un apoyacabeza carenado detrás de la cabina, depósitos de gravedad de combustible y agua integrados en la sección central del plano superior, alas de envergadura acortada y tubos de escape de sección en «L». Pero, más importante todavía, se había conservado un motor Hispano-Suiza de 200 hp pero equipado con una nueva hélice cuatripala, de modo que quedaban aseguradas unas prestaciones superiores.

Los primeros contratos por el nuevo modelo, designado S.E.5a, se firmaron en febrero de 1917 con las empresas Martinsyde y Vickers; el Royal Aircraft Establishment construyó de hecho muy pocos ejemplares. Algunos de estos primeros aviones fueron equipados con motores Wolseley a pesar de los problemas detectados con los productos de esta compañía. Parte de los aviones iniciales fueron a parar de nuevo al 56.º Squadron; éstos retenían todavía los escapes en forma de «L» del prototipo, que más tarde fueron remplazados por otros más largos y horizontales.

A medida que avanzaba el año, no sólo se incrementó el ritmo de la producción, sino que también se cursaron pedidos a otros fabricantes hasta alcanzarse una cifra total de 3 600 ejemplares previstos para finales de año, si bien cuando llegó ese momento sólo se habían entregado 900, entre los que se incluían algunos S.E.5, todavía en proceso de producción.

Problemas de manufactura

En diciembre el S.E.5a servía solamente en cinco escuadrones de primera línea, en tanto que se esperaba tener otro reequipado al comenzar el año siguiente. La razón para ese indeseado estado de la situación era que la producción de las células había superado con mucho la de los motores. Ello se debía en parte a los defectos de las plantas motrices Wolseley, ya referidos, pero a ello había que



Una de las primeras fotografías de un S.E.5, ésta recoge el prototipo en su forma original. Posteriormente fue dotado con un parabrisas mayor, diferentes escapes para su motor Hispano y otras modificaciones. Pero no se le arreglaron las alas, que se rompieron en vuelo en enero de 1917 matando al mayor Goodden.

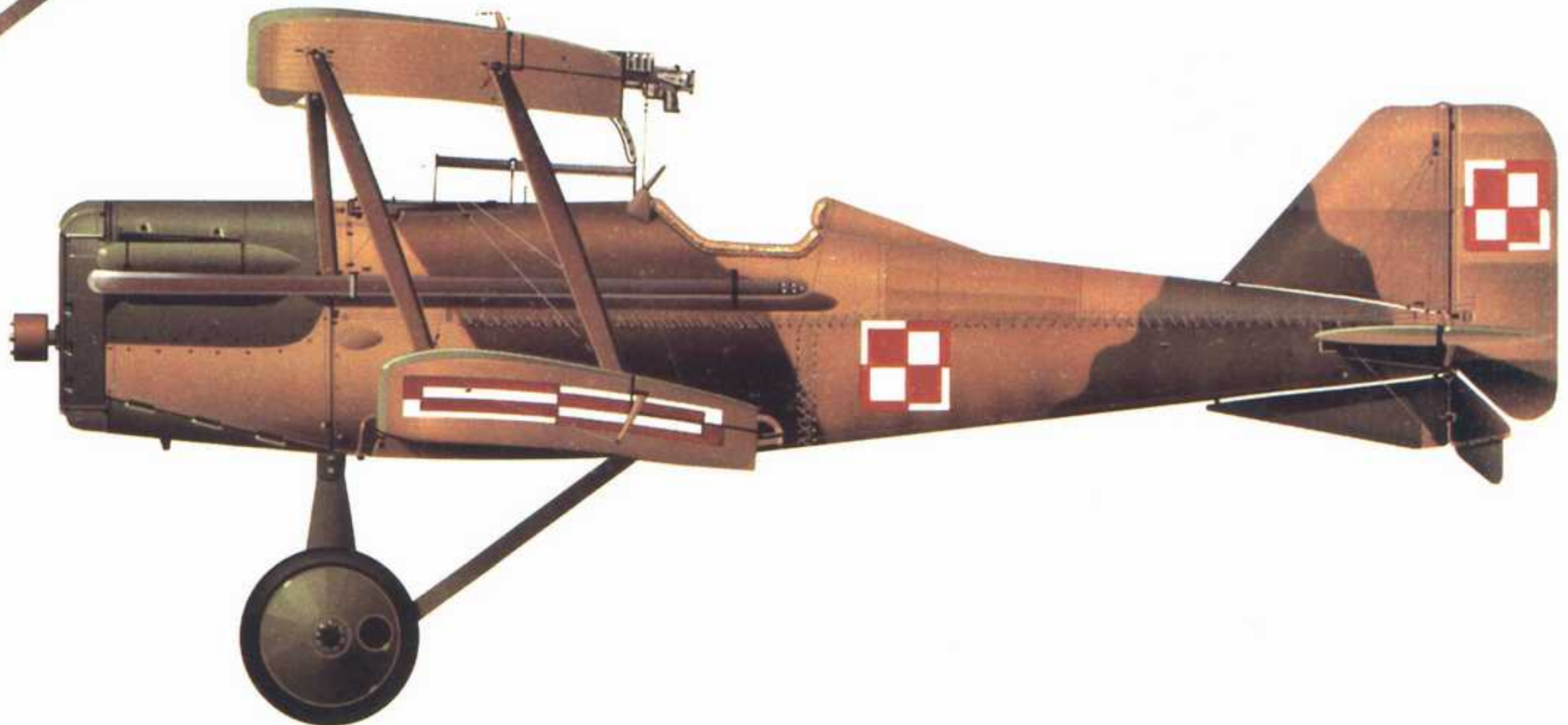


El D5995 fue construido por Vickers en Weybridge y fotografiado mientras servía con el 143.º Squadron del RFC en Throwley, asignado a la Defensa Metropolitana. Se aprecia claramente la ametralladora Lewis en el montaje Foster. El avión parece ser un S.E.5a «estándar», aunque existieron cientos de variaciones menores.



Casi sin excepción, los aviones de la American Expeditionary Force en Francia rivalizaron con los de los circos alemanes en la vistosidad de sus colores. Todavía con el numeral británico, este S.E.5a construido por Austin lleva el emblema del «verdugo negro» del 25.º Squadron.

Por lo menos 20 S.E.5a ex RAF fueron enviados a Polonia para equipar a la fuerza aérea de ese país. Al poco de su llegada, en 1920, comenzaron a emplearse contra los bolcheviques rusos, principalmente en Ucrania. Existen fotografías de un ejemplar capturado y repintado con estrellas rojas.



sumar que los motores de procedencia francesa presentaban problemas en el árbol y los engranajes, descuidadamente contruidos por la empresa Brasier; cuando se supo, esos componentes fueron sustituidos por otros de fabricación británica, pero era tal la demanda que muchas veces hubieron de utilizarse las piezas Brasier aún a sabiendas de su mal rendimiento. Hubo de pasar algún tiempo antes de que se produjese un cierto respiro en la producción y el Almirantazgo pudiese encargarse esas piezas a otras firmas francesas más cualificadas.

Una medida precautoria en ese sentido fue un pedido cursado a la firma Wolseley por motores Hispano-Suiza del tipo antiguo de 150 hp, pero por la insuficiente claridad de las instrucciones oficiales la compañía desarrolló un motor de alta compresión de 220 hp. Aunque este error iba a convertirse más tarde en una auténtica bendición (de hecho, ese nuevo motor, el Viper, iba a ser especificado para todos los aviones contratados en 1918), el resultado inmediato fue que en vez de una marea de motores lo que se obtuvo fue un desesperante goteo de los mismos.

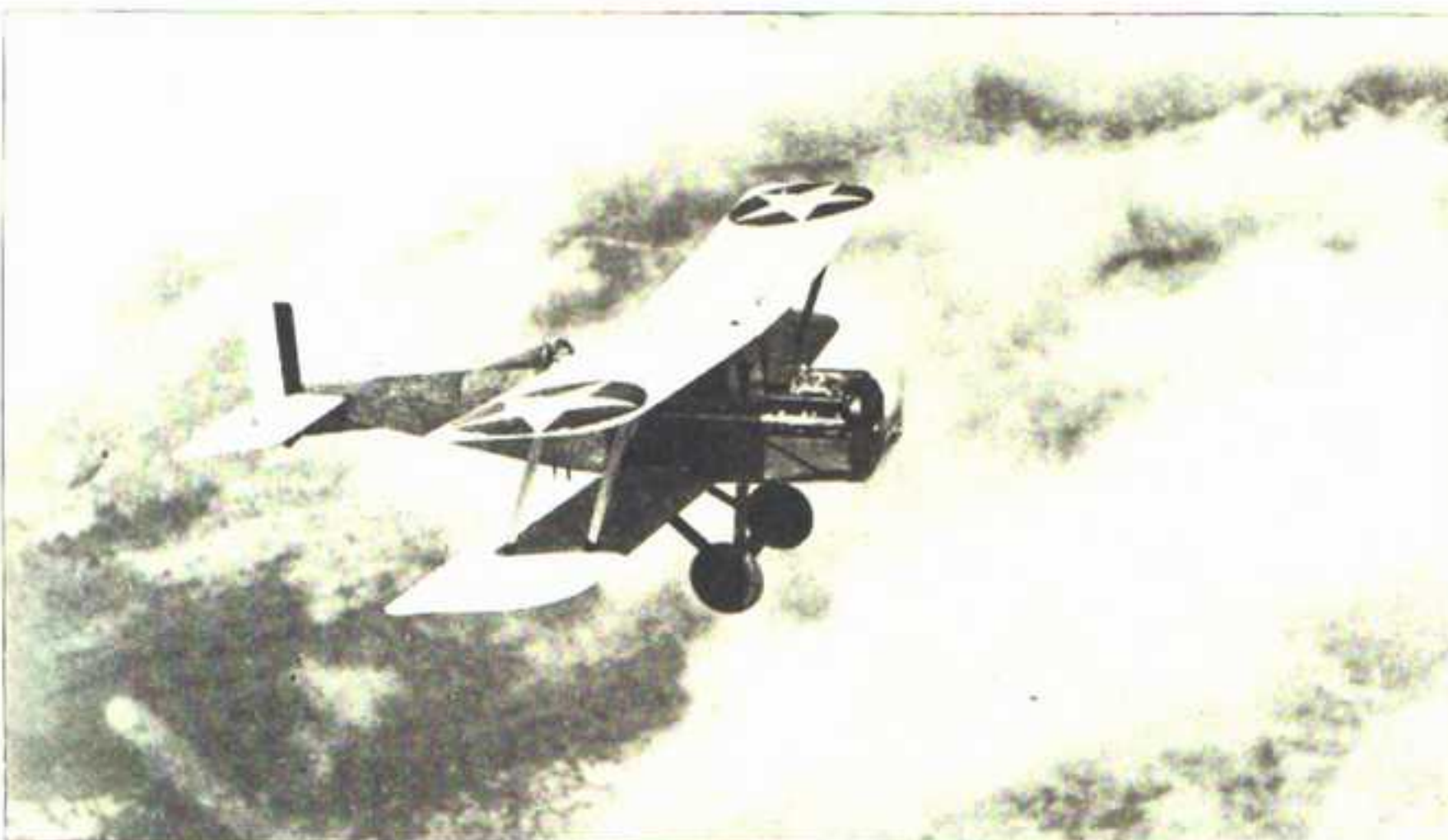
En combate, el S.E.5a demostró rápidamente que era una formidable máquina de caza y su nombre acabó asociado con el de los

principales ases británicos, así como con los del único escuadrón australiano (el 2.º Squadron del AFC) y los de dos estadounidenses (los Aero Squadrons n.ºs 25 y 148). Este modelo no sólo fue utilizado en el frente Occidental, sino también en Macedonia (Squadrons n.ºs 17, 47 y 150), en Mesopotamia (72.º Squadron), en Palestina (Squadrons n.ºs 111 y 145) y por unidades asignadas a la Defensa Metropolitana (Squadrons n.ºs 37, 50, 61 y 143 del RFC y la RAF). Naturalmente, el S.E.5a, además de la montura de los ases más renombrados, fue pilotado también por hombres cuyas cifras de victorias no fueron tan espectaculares, como fue el caso de Longton (12 derribos), Clayson (21), Shields (24) y Maxwell (27). En el otro extremo de la lista se encontraban las grandes figuras de la caza británica, hombres como Mannock (con un total de 73 víctimas) y McCudden, quien no sólo llegó a 57 victorias pilotando ese modelo, sino que también voló en uno de los aparatos especialmente modificados: recibió su B4891 con timones de profundidad de menor cuerda, el 3 de diciembre de 1917. Los responsables de la factoría que lo fabricó declararon más tarde que sabían a quien entregaban ese avión, pero de hecho ese ejemplar no fue único, pues se sabe que por lo menos el B4890 incorporaba la misma modificación.

En realidad el S.E.5a fue objeto de continuos cambios y mejoras. A finales de 1917 se había normalizado la instalación de unos aterrizadores más resistentes cuyas patas delanteras presentaban una acusada forma trapezoidal, en tanto que otras modificaciones eran la adición de más riostras en los estabilizadores, la reforma del perfil de la deriva, el refuerzo de todos los bordes de fuga y la mejora del sistema de alimentación de aceite.

Pero eso no iba a ser todo, pues se llevaron a cabo varias pruebas con vistas a mejorar el armamento. Se instalaron experimentalmente dos ametralladoras Lewis sobre la sección central alar para completar a la Vickers del capó, mientras que otra disposición de tres ametralladoras para los aviones de la Defensa Metropolitana consistió en tres Lewis en un soporte Eeman en el fuselaje que podía orientarse para disparar hacia delante o hacia arriba en un ángulo de 45º a través de unas ranuras en el plano superior.

Mejoras de naturaleza más académica fueron la instalación de una deriva y un timón de dirección rediseñados, de radiadores optimizados e, incluso, de una hélice de paso variable. Existieron asimismo modificaciones para la obtención de aviones S.E.5a biplazas que, si bien estaban destinados únicamente a tareas de enseñanza,



Los planes para la producción masiva del S.E.5a por la firma estadounidense Curtiss no llegaron a buen puerto, a excepción del montaje de 56 células construidas en Gran Bretaña. Entre 1922 y 1923, cincuenta de estos aparatos fueron convertidos en entrenadores avanzados por la Eberhart Steel Company.

presentaban unas cualidades de vuelo que dejaban mucho que desear. Asimismo se emprendieron varios programas de evaluación para explorar la cuestión de cómo instalar en la cabina los paracaídas Mears y Calthrop Guardian Angel.

Antes del repentino final de la I Guerra Mundial se habían elaborado planes para la construcción del S.E.5a a cargo de la compañía Curtiss con destino al US Air Service. Se encargó un millar de unidades, pero, aparte de 56 que se montaron con componentes británicos, sólo se construyó un ejemplar que, equipado con un motor Wright-Martin de 180 hp (derivado del Hispano-Suiza), fue denominado S.E.5E. Más radicales fueron los cambios que en junio de 1917 dieron como resultado el S.E.5b de Farnborough. Este modelo emergió con alas de envergaduras desiguales y una proa considerablemente más limpia; aunque no existieron planes de desarrollarlo operativamente, es interesante reseñar que las prestaciones habían mejorado hasta tal punto que ese único ejemplar sobrevivió por lo menos dos años y al final fue reformado con las alas de serie. La producción total de los S.E.5 y S.E.5a ascendió a 5 205 ejemplares.

Al acabar la guerra, el S.E.5a dejó rápidamente de interesar a los militares, si bien algunos ejemplares fueron a servir a Australia, Canadá y Sudáfrica; pero como por entonces aparecieron en el mercado civil gran número de aparatos desmovilizados, los S.E.5a fueron adquiridos sin dilación y empleados en los más dispares cometidos. Por ejemplo, con ellos se experimentaron técnicas de prevención de incendios, en tanto que un ejemplar fue a Japón con la Misión Aeronáutica británica en 1921 y, hasta cierto punto, influyó en el diseño de futuros cazas monoplazas japoneses.

Conversiones civiles

A partir de mayo de 1920 varios aviones S.E.5a aparecieron con matrículas civiles y el primero de ellos fue el G-EATE. No todos los aparatos privados llevaron sus motores de origen: así, por ejemplo, el G-EAZT montaba un RAF 1A, mientras que el G-EBCA estaba propulsado por un Renault que le daba una velocidad máxima de apenas 105 km/h.

El precio medio de estos aviones puestos en el mercado civil era de 700 libras esterlinas. Ocho de ellos fueron adquiridos para una carrera única por el Royal Aero Club en 1921; se quería que esa carrera fuese una prueba de velocidad entre las universidades de Oxford y Cambridge, a celebrar el 16 de julio.

La carrera tuvo lugar finalmente en una de las tardes más calurosas de ese verano, y no cabe duda que la elección por parte de los pilotos de Cambridge de volar en las condiciones más calurosas y a gran altura contribuyó a que se asegurasen los tres primeros puestos y un premio total de 400 libras. Todos los aviones que tomaron parte llevaban motores Viper.

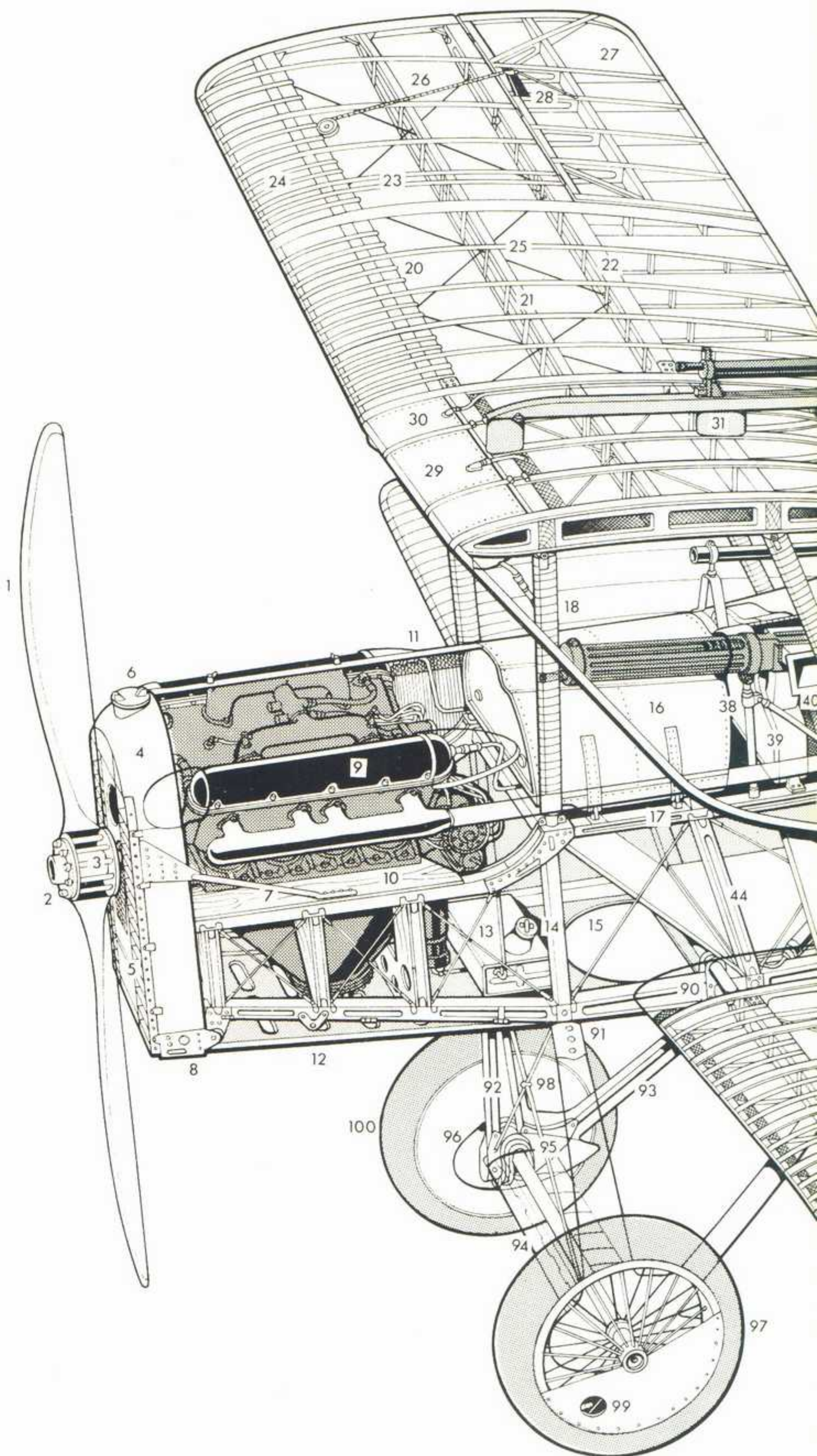
Probablemente, los S.E.5a privados más populares fueron aquellos que podían verse los días de estío trazando en el cielo con humo blanco reclamos publicitarios como podían ser *Buick* o *Persil*. Los aviones S.E.5 utilizados para tal fin eran pilotados por M.L. Bramson y Sidney St Barbe, así como por el mayor Jack Sa-



El G-EBIF formó parte de la gran flota de aviones S.E.5a empleada en la escritura aérea publicitaria por Jack Savage, un mayor del Ejército retirado. Varios aviones de esa flota, comprendido éste, operaron en el continente. Con base en varias ciudades alemanas, acabó por convertirse en el D-1633 en 1929.

vage, inventor del arte de la escritura aérea y propietario de la empresa que se formó para su explotación comercial.

Sus aviones eran en esencia máquinas de serie propulsadas por motores Wolseley Viper de 200 hp pero con los escapes modificados; éstos se extendían a lo largo del fuselaje hasta unirse a popa del puntal del timón de dirección, de manera que éste quedaba dividido en dos partes. La sustancia que generaba el humo se introducía en los escapes procedente de un depósito situado en el interior del fuselaje, controlándose su flujo mediante una llave de paso localizada en la cabina. El piloto sólo debía hacer girar esa llave para dejar entrar el producto, cuya fórmula se mantuvo en riguroso secreto, y entonces éste reaccionaba con el calor de los gases y generaba un denso humo blanco. Así lo vieron quienes levantaron la vista al cielo el 30 de mayo de 1922: un avión escribió la palabra *Vim*, que había sido elegida especialmente por el hecho de que era corta. Desgraciadamente, la única audiencia consistía en un grupo de pájaros propios de las planicies próximas a las costas de Essex.



El mayor Jack Savage, pionero de la escritura aérea, empleó aviones S.E.5a desmovilizados. Este ejemplar sirvió de 1928 a 1934 y muestra el largo escape, en cuyo interior la fórmula química reaccionaba con el calor de los gases para producir un humo blanco altamente visible.



Corte esquemático del Royal Aircraft Factory S.E.5a

- 1 Hélice de madera laminada
- 2 Disco fijación hélice
- 3 Pernos fijación
- 4 Radiador
- 5 Persiana radiador
- 6 Tapón llenado
- 7 Miembro soporte radiador
- 8 Fijación inferior
- 9 Motor lineal Wolseley Viper de 200 hp

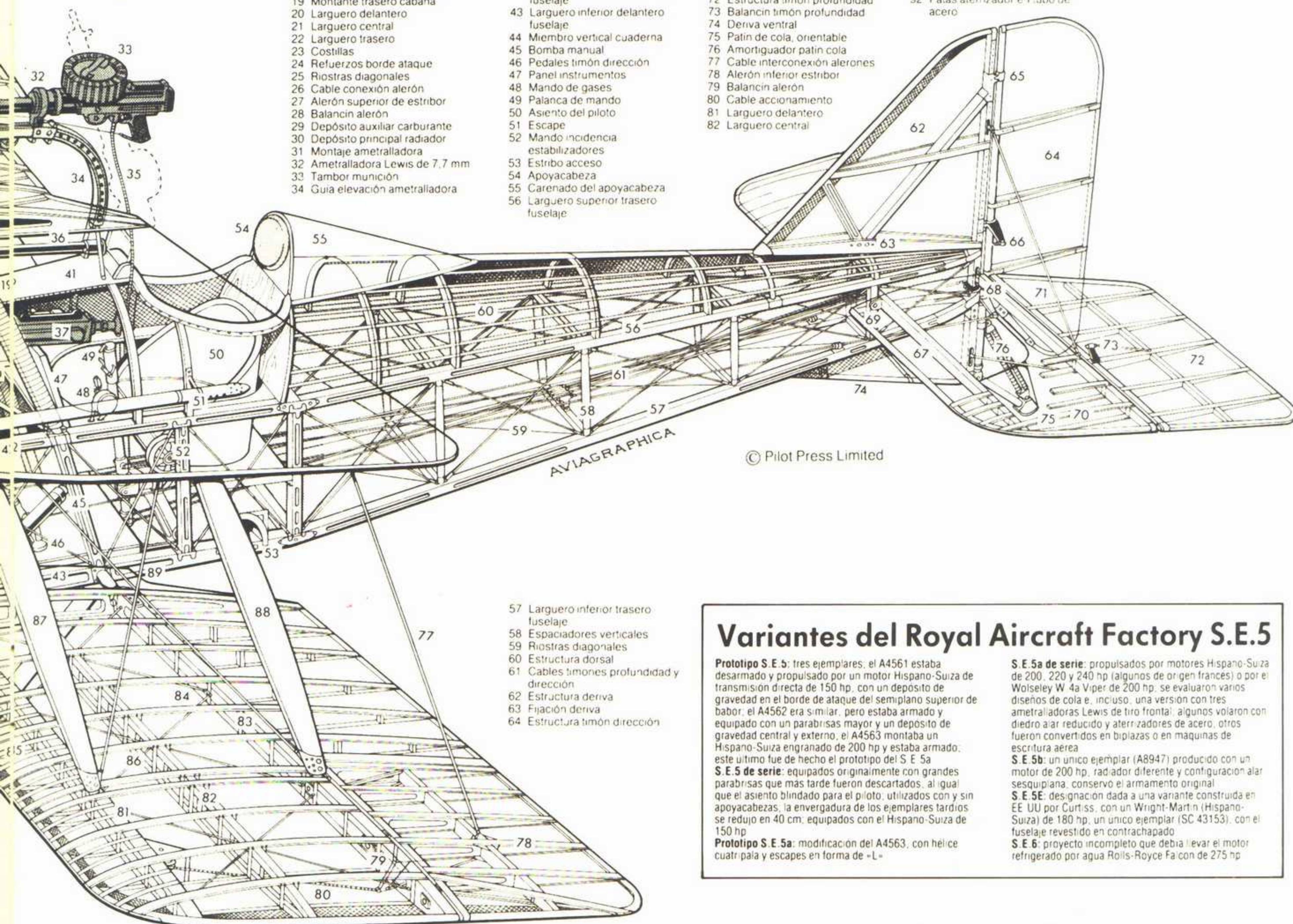
- 10 Bahcda motor
- 11 Capó superior
- 12 Capó inferior, practicable
- 13 Depósito de aceite
- 14 Tapón llenado aceite
- 15 Conducto aire refrigeración motor
- 16 Depósito principal carburante
- 17 Fijaciones depósito
- 18 Montante delantero cabina
- 19 Montante trasero cabina
- 20 Larguero delantero
- 21 Larguero central
- 22 Larguero trasero
- 23 Costillas
- 24 Refuerzos borde ataque
- 25 Riostras diagonales
- 26 Cable conexión alerón
- 27 Alerón superior de estribor
- 28 Balancín alerón
- 29 Depósito auxiliar carburante
- 30 Depósito principal radiador
- 31 Montaje ametralladora
- 32 Ametralladora Lewis de 7,7 mm
- 33 Tambor munición
- 34 Guía elevación ametralladora

- 35 Cable disparo
- 36 Visor fijo
- 37 Ametralladora Vickers de 7,7 mm
- 38 Soporte ametralladora
- 39 Tolva munición
- 40 Eyector casquillos
- 41 Revestimiento superior fuselaje en contrachapado
- 42 Larguero superior delantero fuselaje
- 43 Larguero inferior delantero fuselaje
- 44 Miembro vertical cuaderna
- 45 Bomba manual
- 46 Pedales timón dirección
- 47 Panel instrumentos
- 48 Mando de gases
- 49 Palanca de mando
- 50 Asiento del piloto
- 51 Escape
- 52 Mando incidencia estabilizadores
- 53 Estribo acceso
- 54 Apoyacabeza
- 55 Carenado del apoyacabeza
- 56 Larguero superior trasero fuselaje

- 65 Articulación timón dirección
- 66 Balancín accionamiento timón dirección
- 67 Estabilizador de incidencia variable
- 68 Articulación cambio incidencia estabilizador
- 69 Eje estabilizadores
- 70 Estructura estabilizador
- 71 Riostra estabilizador
- 72 Estructura timón profundidad
- 73 Balancín timón profundidad
- 74 Deriva ventral
- 75 Patín de cola, orientable
- 76 Amortiguador patín cola
- 77 Cable interconexión alerones
- 78 Alerón inferior estribor
- 79 Balancín alerón
- 80 Cable accionamiento
- 81 Larguero delantero
- 82 Larguero central

- 83 Larguero trasero
- 84 Riostras diagonales
- 85 Refuerzos borde ataque
- 86 Costillas
- 87 Montante delantero
- 88 Montante trasero
- 89 Cables arriostramiento montantes
- 90 Encastre alar
- 91 Fijación aterrizador
- 92 Patas aterrizador en tubo de acero

- 93 Carenados patas
- 94 Carenado eje
- 95 Amortiguador de cuerda elástica
- 96 Carenado cubo rueda
- 97 Rueda de babor
- 98 Cables arriostramiento aterrizador
- 99 Válvula inflado neumático
- 100 Rueda de estribor



Variantes del Royal Aircraft Factory S.E.5

Prototipo S.E.5: tres ejemplares, el A4561 estaba desarmado y propulsado por un motor Hispano-Suiza de transmisión directa de 150 hp, con un depósito de gravedad en el borde de ataque del semiplano superior de babor; el A4562 era similar, pero estaba armado y equipado con un parabrisas mayor y un depósito de gravedad central y externo; el A4563 montaba un Hispano-Suiza engranado de 200 hp y estaba armado; este último fue de hecho el prototipo del S.E.5a.

S.E.5 de serie: equipados originalmente con grandes parabrisas que más tarde fueron descartados, al igual que el asiento blindado para el piloto; utilizados con y sin apoyacabezas, la envergadura de los ejemplares tardíos se redujo en 40 cm; equipados con el Hispano-Suiza de 150 hp.

Prototipo S.E.5a: modificación del A4563, con hélice cuatrípala y escapes en forma de «L».

S.E.5a de serie: propulsados por motores Hispano-Suiza de 200, 220 y 240 hp (algunos de origen francés) o por el Wolseley W.4a Viper de 200 hp; se evaluaron varios diseños de cola e, incluso, una versión con tres ametralladoras Lewis de tiro frontal; algunos volaron con diédros alar reducidos y aterrizadores de acero, otros fueron convertidos en biplazas o en máquinas de escritura aérea.

S.E.5b: un único ejemplar (A8947) producido con un motor de 200 hp, radiador diferente y configuración alar sesqui plana; conservó el armamento original.

S.E.5E: designación dada a una variante construida en EE.UU. por Curtiss, con un Wright-Martin (Hispano-Suiza) de 180 hp; un único ejemplar (SC 43153), con el fuselaje revestido en contrachapado.

S.E.6: proyecto incompleto que debía llevar el motor refrigerado por agua Rolls-Royce Fa con de 275 hp.

Royal Aircraft Factory S.E.5

Especificaciones técnicas

Royal Aircraft Factory S.E.5a

Tipo: scout monoplaza

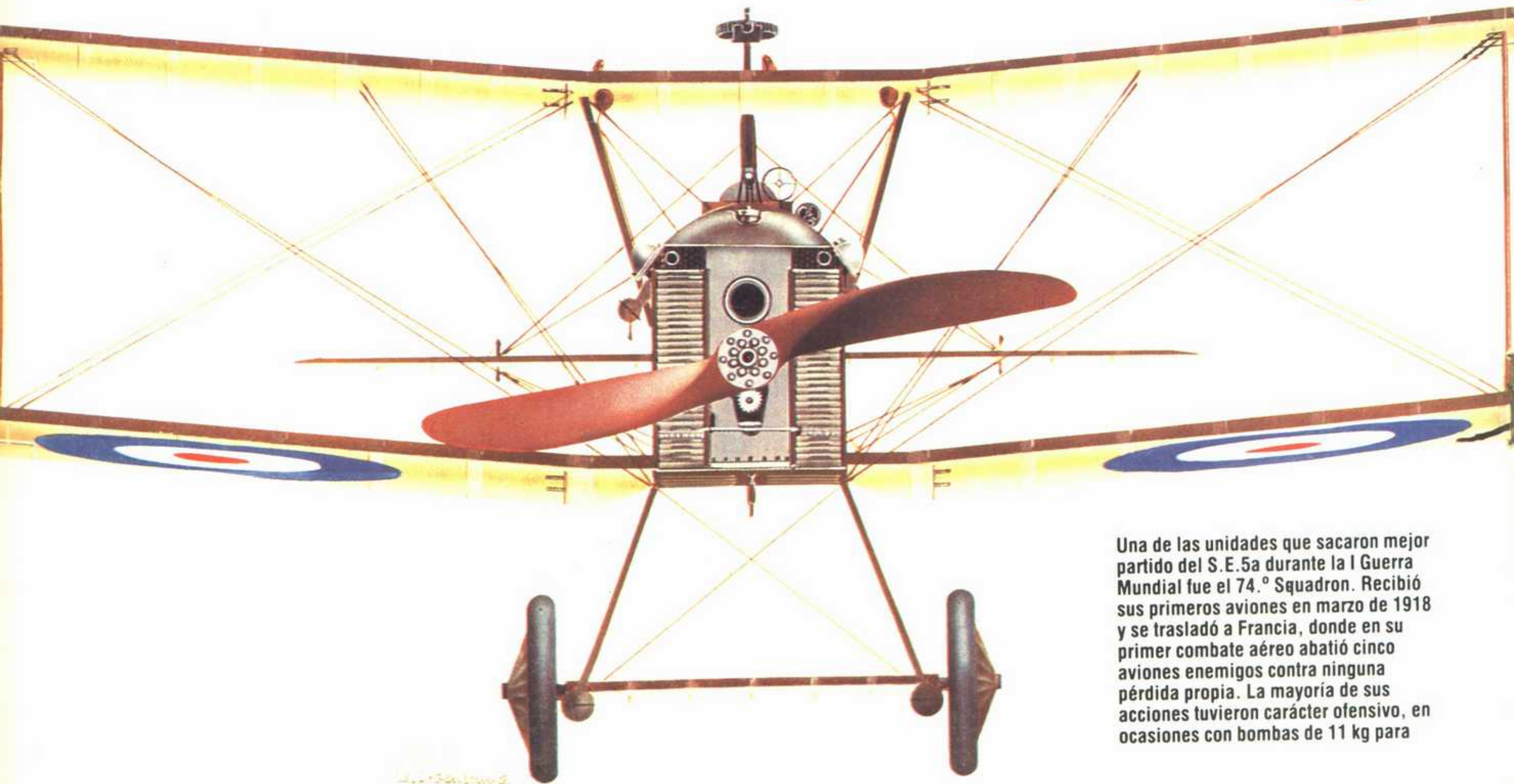
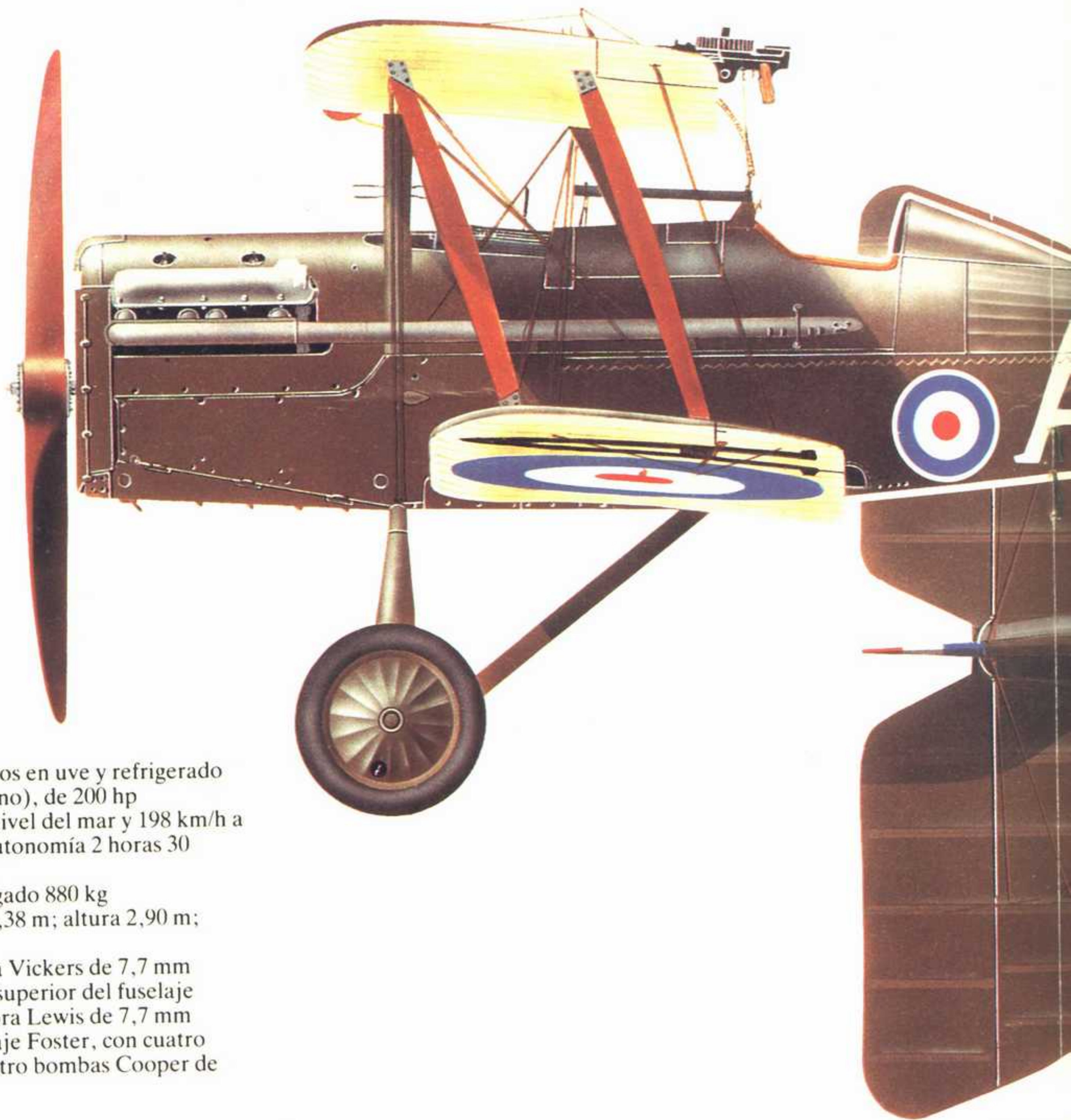
Planta motriz: un motor lineal de ocho cilindros en uve y refrigerado por agua Wolseley Viper (derivado del Hispano), de 200 hp

Prestaciones: velocidad máxima 220 km/h al nivel del mar y 198 km/h a 4 570 m; trepada a 1 500 m en 4,9 minutos; autonomía 2 horas 30 minutos

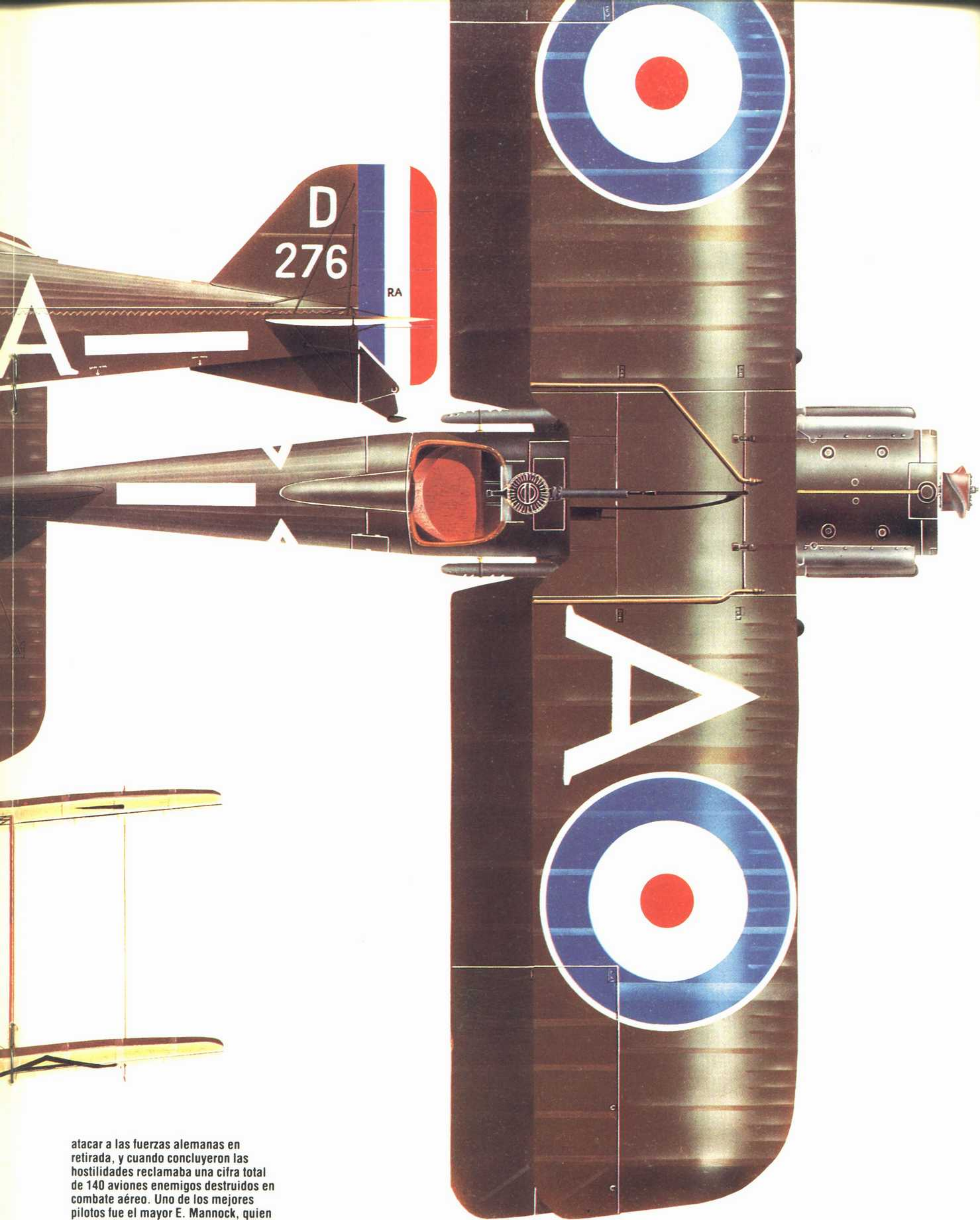
Pesos: vacío aproximado 650 kg; máximo cargado 880 kg

Dimensiones: envergadura 8,12 m; longitud 6,38 m; altura 2,90 m; superficie alar 22,67 m²

Armamento: (usualmente) una ametralladora Vickers de 7,7 mm sincronizada con la hélice y fija en la sección superior del fuselaje (desplazada a la izquierda) y una ametralladora Lewis de 7,7 mm instalada sobre el plano superior en un montaje Foster, con cuatro tambores de 97 cartuchos; provisión para cuatro bombas Cooper de 11 kg bajo el fuselaje



Una de las unidades que sacaron mejor partido del S.E.5a durante la I Guerra Mundial fue el 74.º Squadron. Recibió sus primeros aviones en marzo de 1918 y se trasladó a Francia, donde en su primer combate aéreo abatió cinco aviones enemigos contra ninguna pérdida propia. La mayoría de sus acciones tuvieron carácter ofensivo, en ocasiones con bombas de 11 kg para



atacar a las fuerzas alemanas en retirada, y cuando concluyeron las hostilidades reclamaba una cifra total de 140 aviones enemigos destruidos en combate aéreo. Uno de los mejores pilotos fue el mayor E. Mannock, quien consiguió 70 victorias que le valieron la Cruz Victoria. El avión de la ilustración es uno de los que empleó para lograr ese meritorio palmarés.

Escuadrones de la RAF

61.º Squadron (continuación)

El Avro Manchester, que comparativamente fue un fracaso, dio lugar al famoso Lancaster. Con la llegada de 1942, cada vez fueron más los escuadrones del 5.º Group que se reequiparon con Lancaster y el turno al 61.º llegó en junio de 1942. Apenas había completado su proceso de reequipamiento cuando fue destinado al Mando Costero en ayuda de aquellos escuadrones que estaban haciendo frente a la amenaza de los submarinos, que casi estaban a punto de conseguir lo que la Luftwaffe no había podido dos años antes, poner a Gran Bretaña a los pies de Alemania.

La primera misión llevada a cabo por el escuadrón la efectuó la tripulación del teniente de patrulla Casement, que consiguió hundir un submarino. Los Lancaster proporcionaron al escuadrón la posibilidad de transportar más número de bombas, así como poder alcanzar una mayor velocidad, unido a una mayor seguridad y eficacia. En octubre de 1942, el escuadrón tomó parte en la famosa acción diurna de Le Creusot, pero se trató de una misión especial; normalmente el escuadrón voló de noche. A medida que fue transcurriendo 1943 la ofensiva se

hizo más intensa y el escuadrón hubo de desempeñar sus máximos esfuerzos cuando fue necesario.

En la noche del 3 de noviembre de 1943, el teniente de patrulla William Reid se convirtió en capitán del 61.º Squadron y fue enviado a una acción en Dusseldorf; su aparato fue tocado cuando sobrevolaba las costas holandesas y resultó herido. Continuó el ataque a pesar de que su avión estaba averiado y sus defensas eran nulas; cuando el aparato fue alcanzado de nuevo, Reid resultó herido nuevamente pero continuó hasta llegar a su objetivo sin la ayuda de los aparatos de navegación, ya que su navegante había sido herido mortalmente. Reid consiguió bombardear el objetivo y regresar a casa con su aparato, aunque herido gravemente y sin oxígeno. Por esta acción le fue concedida la Cruz Victoria.

La ofensiva continuó durante 1944 mediante acciones en apoyo del segundo frente además de participar en la ofensiva general contra el Reich.

Desde entonces y hasta el final de la guerra, el escuadrón participó en todas las grandes ofensivas llevadas a cabo por el 5.º Group, incluida la ex-

El 61.º Squadron se convirtió al Lincoln en mayo de 1946. Se trasladó a Malasia para operar contra las guerrillas comunistas antes de ser transferido a Kenia para hacer frente a los Mau Mau.

cepcional acción de Wesel el 23 de marzo de 1945, que sirvió de preparación para llevar a cabo las travesías del Rin.

Después de la guerra, el escuadrón permaneció como parte del reducido Mando de Bombardeo y en mayo de 1946 se reequipó con Avro Lincoln. Éstas fueron sus actividades hasta que en 1950 volvió a ser operativo una vez más al ser destacado a Tengah, desde donde efectuó salidas de bombardeo durante la operación «Firedog» contra los guerrilleros comunistas de Malasia. Traslado también su Lincoln a Eastleigh (Nairobi) en 1954 para operar contra el Mau Mau durante tres meses. A su regreso de Kenia, el escuadrón se reequipó con English Electric Canberra B.Mk 2, sirviendo primero en el Ala Wittering y posteriormente en el Ala Upwood. Con esta última se trasladó a Nicosia (Chipre) en octubre de 1956 y llevó a cabo opera-



ciones contra los egipcios durante la campaña de Suez. El escuadrón permaneció en el Mando de Bombardeo hasta el 31 de marzo de 1958, en que fue disuelto en Upwood.

62.º Squadron

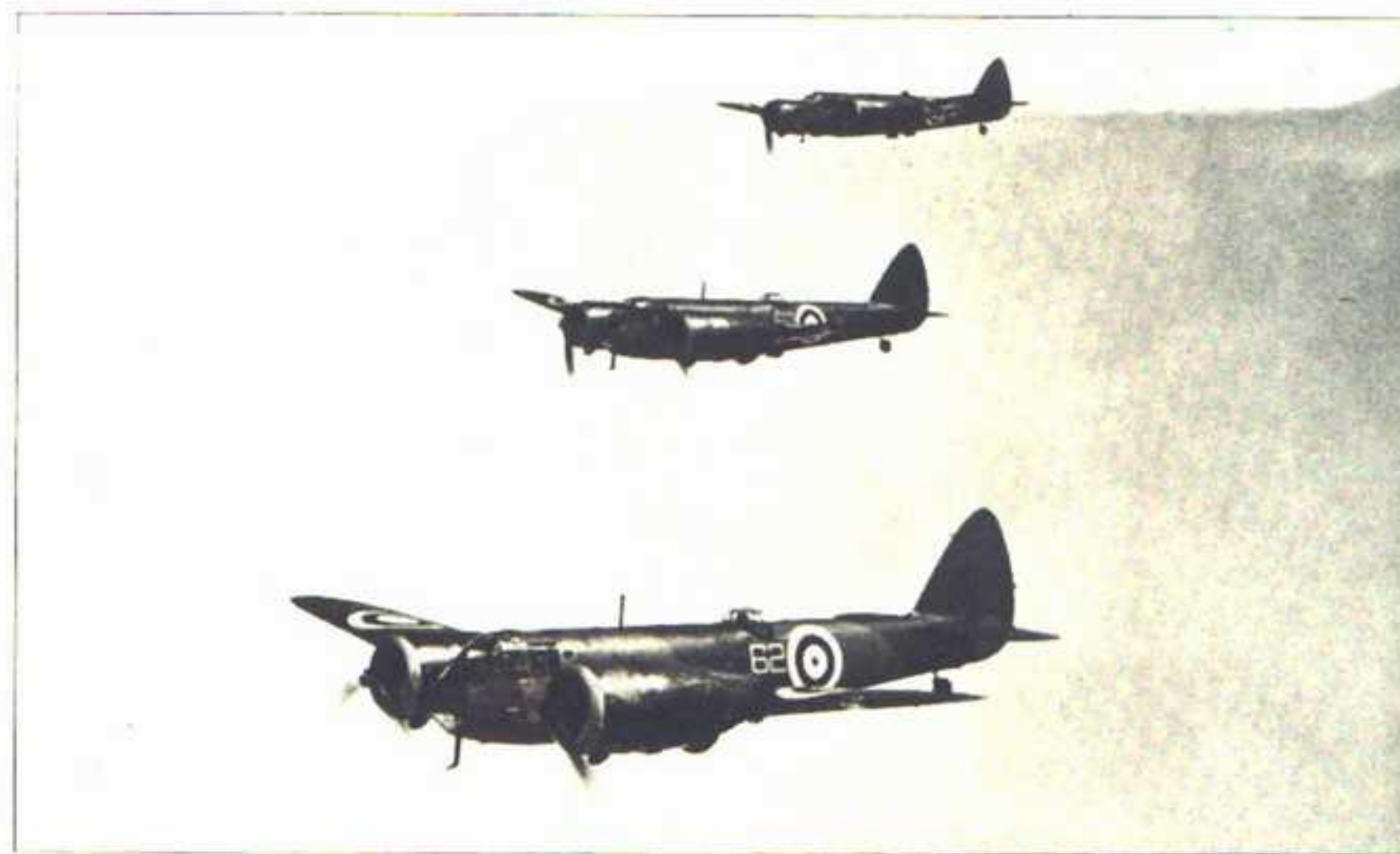


Arriba: el 62.º no se trasladó con sus «Brisfit» a Francia hasta 1918. El aparato de la fotografía fue derribado sobre las líneas enemigas ese mismo año (foto John D.R. Rawlings).

inicial de patrullas ofensivas. Sin embargo, pronto la ofensiva de bombardeo británica fue asumida por la Independent Air Force, por lo que durante el verano y el otoño el escuadrón fue utilizado para efectuar patrullas de escolta a bombardeos lejanos, durante las cuales consiguió mantener en jaque a los cazas alemanes. En la acción del 3 de mayo el escuadrón logró derribar nueve aparatos alemanes y dañar seis. Cuando llegó el armisticio el escuadrón había destruido ya 76 aparatos y averiado a 85 a pesar de haber permanecido operativo sólo durante ocho meses.

Tras el armisticio el escuadrón se trasladó a Alemania para servir en el Ejército de Ocupación hasta el 31 de julio de 1919, en que fue disuelto en Spich.

El 3 de mayo de 1937 la Patrulla B del 40.º Squadron de Abingdon fue convertida en un nuevo 62.º Squadron. Era ahora una unidad de bombardeo equipada con Hawker Hind que formaba parte del 1.º Group del Mando de Bombardeo. El Hind fue un avión provisional y a principios de 1938 el escuadrón se trasladó a Cran-



field para ser reequipado con el Bristol Blenheim Mk I. Pasó a formar parte entonces de la vanguardia de la nueva fuerza de bombardeo de la RAF y pronto completó el período de conversión y pasó a ser operativo. Sin embargo no estaba destinado a entrar en acción desde Gran Bretaña y en agosto de 1939 se trasladó a Singapur para apoyar a la pequeñísima fuerza de la RAF destacada allí. Ese mismo año se trasladó a Alor Star, en Malasia, y allí se encontraba cuando comenzó el ataque japonés. Lanzó inmediatamente ataques contra las flotas invasoras, a pesar de ser inferior en número, y sufrió graves pérdidas como resultado de las acciones de los japoneses contra sus bases. El 9 de diciembre de 1941 el escuadrón fue enviado contra la base de Singora, desde donde operaban los cazas enemigos. En el momento que iba a proceder al despegue de Butterworth, un ataque aéreo japonés destruyó todos los apa-

El 62.º fue uno de los primeros escuadrones equipados con el bombardero Bristol Blenheim. En la fotografía aparecen tres de los aparatos del escuadrón entre las nubes que cubrían su base de Cranfield un día cualquiera de 1938 (foto John D.R. Rawlings).

ratos excepto uno, que ya se hallaba en el aire. Este único aparato, pilotado por el jefe de escuadrón A.S.K. Scarf, consiguió atacar Singora de forma impecable. Scarf resultó herido mortalmente, pero consiguió llegar a su base a través de una formidable batalla aérea y aterrizar en Alo Star salvando a su aparato pero no su vida. Le fue concedida la Cruz Victoria a título póstumo por su heroísmo.

Por aquel entonces el escuadrón estaba seriamente limitado debido a su falta de aviones, por lo que se retiró a Singapur y se unió a otros escuadro-

El 62.º Squadron se formó en Filton el 8 de agosto de 1916 a partir del 7.º Training Squadron y permaneció asignado a tareas de conversión hasta el día de Año Nuevo, graduando los pilotos en los aparatos de la serie RAF B.E. A principios de 1917 se decidió que el escuadrón pasara a ser operativo, pero no fue hasta el mes de mayo que se le asignaron unos aparatos adecuados para ello, éstos fueron los Bristol Fighter.

En enero de 1918 el escuadrón se trasladó con sus Bristol a Francia y se convirtió en operativo en el mes de febrero para efectuar patrullas y misiones ofensivas, pero pronto fue destinado a cometidos de ametrallamiento cuando los alemanes lograron atravesar el frente del 5.º Ejército en el mes de marzo. Finalmente consiguieron mantener sus posiciones en Ypres y pasaron a la contraofensiva. El 62.º pudo entonces regresar a su cometido

nes de Blenheim. En enero de 1943 se retiró a Sumatra y comenzó a utilizar los Lockheed Hudson, pero la situación no mejoró mucho y en febrero se trasladó a Java, donde sus aparatos y tripulaciones fueron disueltos para formar el 1.º Squadron de la RAAF.

Estos pocos supervivientes se unieron al 139.º Squadron en Dum Dum (Calcuta) y crearon una nueva unidad que fue bautizada 62.º Squadron el 30 de abril de 1942. La unidad tuvo como cometido el reconocimiento general y utilizó sus Hudson para llevar la ofensiva contra los buques japoneses a lo largo de las costas de Birmania hasta el río Chindwin, así como para perseguir a los submarinos japoneses que se encontraban en aquellas aguas. La RAF estaba tan escasa de bombarderos que, a principios de 1943, el escuadrón pasó a ser una unidad de bombardeo durante algún tiempo y participó en la ofensiva nocturna contra el enemigo. A mediados de 1943 el

avance japonés había sido contenido en líneas generales, por lo que el carácter de los combates también varió. Era necesaria una mayor fuerza aerotransportada, por lo que los Hudson del 62.º fueron modificados para desempeñar los cometidos de lanzamiento de paracaidistas.

Sin embargo, los Hudson nunca llegaron a ser utilizados, ya que antes de que el escuadrón pudiera ser operativo se reequipó con Douglas Dakota. En enero de 1944 y después de seis meses de operaciones, el escuadrón regresó a Birmania, donde llevó a cabo numerosas salidas de lanzamiento de suministros y empleó pistas avanzadas para transportar una y otra vez provisiones y municiones. A mediados de 1944 el escuadrón llevaba a cabo una media de 1 000 salidas al mes, y había puesto en marcha también un curso de conversión al Dakota para otros escuadrones. Desde el mes de agosto al de noviembre el escua-

drón fue apartado de las operaciones para disfrutar de un descanso, pero posteriormente volvió a las tareas de lanzamiento de suministros y también de folletos propagandísticos. En esos momentos el curso de la guerra era favorable para el bando británico, por lo que en 1945 el escuadrón dejó de lanzar los suministros y comenzó a transportarlos directamente a aeródromos. La presión fue en aumento hasta la caída de Rangún, después de lo cual el 62.º se preparó para el asalto de Malasia, una campaña que no llegó a producirse. Después de la guerra, el escuadrón permaneció en Rangún hasta el 15 de marzo de 1946, en que fue disuelto en Mingaladon.

El 1 de septiembre de 1946 el 76.º Squadron fue redesignado 62.º Squadron en la misma base. Era esencialmente un escuadrón de transporte equipado con Dakota, pero de hecho solamente fue un cuadro de personal hasta que se trasladó a la India en

1947. Pero ni siquiera entonces logró ocupar su verdadero puesto, ya que fue disuelto en Mauripur el 10 de agosto de 1947.

Fue renovado por tercera vez, convirtiéndose de nuevo en un escuadrón de transporte con Dakota el día 8 de diciembre de 1947 en Waterbeach (Gran Bretaña). En primer lugar voló las rutas europeas de transporte, pero pronto se vio envuelto en el puente aéreo de Berlín, efectuando salida tras salida desde los aeródromos avanzados en Alemania y volando sobre los corredores hasta la ciudad. Una vez sus servicios ya no fueron necesarios, regresó a Oakington y fue disuelto el 1 de junio de 1949.

El escuadrón volvió a ser constituido, esta vez como unidad de misiles superficie-aire. Ello sucedió en Woolfox Lodge el 1 de febrero de 1960, donde sirvió con los Bristol Bloodhound hasta su disolución definitiva el 31 de enero de 1963.

63.º Squadron



El 63.º Squadron fue otra de las unidades cuyos comienzos resultaron algo inciertos: fue formado en Stirling en una fecha tan temprana como el 5 de julio de 1916 y fue dotado con una selección de aparatos semiooperativos para servir en Francia como unidad de bombardeo diurno. En el mes de junio de 1917 recibió en Cramlington el aparato que le había sido asignado, el Airco D.H.4, pero al cabo de un mes los planes se vieron alterados y fue reequipado con RAF R.E.8, trasladándose a Oriente Medio. Llegó a Basora el 13 de agosto y a partir de entonces se encontró con una serie de problemas; el personal contrajo varias enfermedades y los aparatos sufrieron deformaciones y desgarros en sus revestimientos de tela debido a la intensa ola de calor que también afectó a los hombres. Finalmente, el 10 de septiembre de 1917 los dos primeros aparatos del escuadrón comenzaron a volar en Mesopotamia.

El escuadrón fue destinado al 1.º Cuerpo indio, que avanzó remontando el Tigris y consiguió buenos resultados en sus tareas de apoyo al ejército durante la campaña. Cuando ésta finalizó con la rendición de los turcos, el 63.º fue transferido a la misión de recuperar Kirkuk. Una vez lo hubo conseguido, la unidad tomó parte en la última de las batallas de la campaña de Mesopotamia, en Fatha Gorge, donde el escuadrón efectuó fuertes bombardeos sobre las posiciones turcas hasta conseguir la rendición final del enemigo. A continuación el escua-

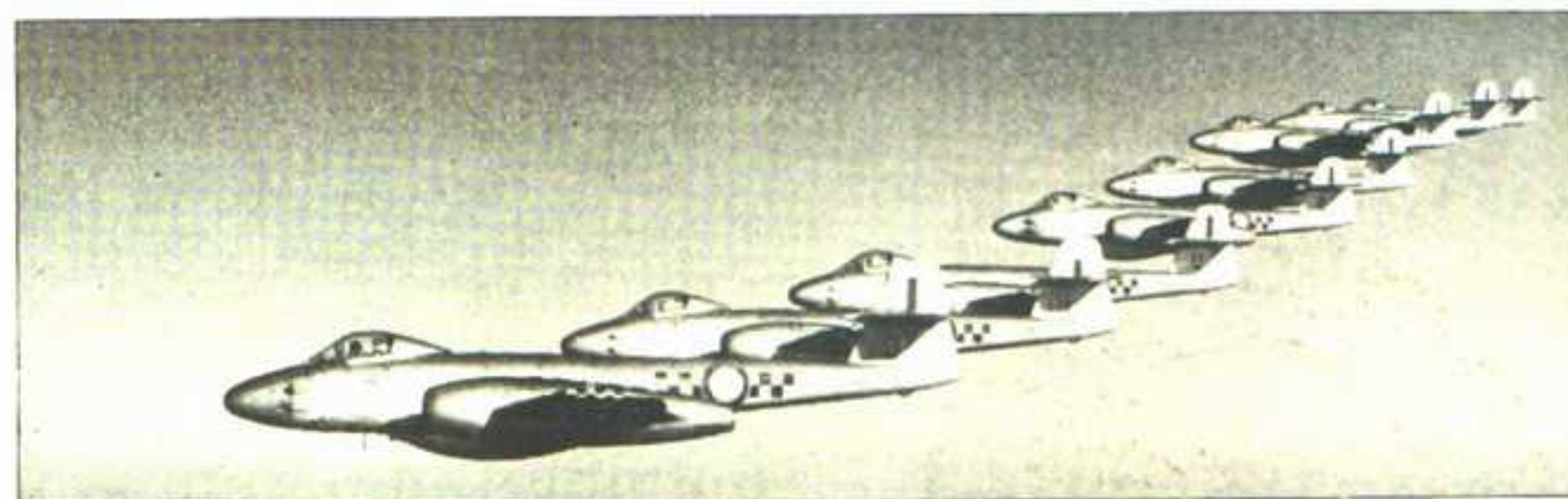
drón desempeñó el cometido de reconocimiento ayudando a la confección en una sola semana de un mapa de más de 780 km² de los que habían sido territorios enemigos. Permaneció como parte de la presencia de la RAF en Mesopotamia una vez hubo concluido la guerra y finalmente fue disuelto en Bagdad el 29 de febrero de 1920.

El 63.º se reformó en Andover el 15 de febrero de 1937, tomando prestados aviones Hawker Hind del 12.º Squadron hasta que llegaron en marzo sus propios Hawker Audax. Estos aparatos fueron también temporales, hasta que la unidad recibió los primeros Fairey Battle que iban a servir en un escuadrón de la RAF. Empleó mucho tiempo desarrollando tácticas adecuadas para la operatividad del Battle, pero a principios de 1939 fue declarado no operativo para pasar a ser una unidad de conversión al Fairey Battle y entrenar las tripulaciones de otros escuadrones. En setiembre de 1939 fue destinado a formar parte del 6.º Group de Benson, donde se unió al 53.º Squadron para desempeñar los cometidos de entrenamiento. Finalmente, el 8 de abril de 1940 ambos escuadrones fueron disueltos para acabar formando la 12.ª Operational Training Unit.

El 15 de junio de 1942, el 239.º Squadron de Gatwick proporcionó la base de un nuevo 63.º Squadron. Fue equipado con los North American Mustang Mk I y llevó a cabo ocho salidas de reconocimiento táctico. Comenzó el 11 de enero de 1943 con salidas fotográficas a lo largo de las costas francesas. Posteriormente pasó a participar plenamente en las operaciones, con «Rhubarbs» en Francia, en las que partía siempre de bases de destacamento como la de Odiham. A continuación el escuadrón fue destinado a Escocia, donde efectuó patrullas costeras. A finales de año se volvió a tras-



El primer bombardero ligero monoplano al servicio de la RAF fue el Battle y el 63.º Squadron fue la primera unidad con él equipada. Tuvo su base en Upwood y recibió este modelo en mayo de 1937, pero a pesar de ello todavía no era operativo cuando se inició la guerra (foto John D.R. Rawlings).



Ocho Gloster Meteor F.Mk 8 del 63.º Squadron volando a gran altura sobre Cambridgeshire en una tarde de verano muestran su damero negro y amarillo pintado en el fuselaje y los bordes marginales de las alas (foto John D.R. Rawlings).

ladar al sur, donde se convirtió plenamente en operativo para efectuar protecciones navales, patrullas y reconocimientos fotográficos a baja cota sobre el continente. Cuando llegó el Día D el escuadrón estaba equipado con Supermarine Spitfire y voló en numerosas salidas bajo dirección naval, sirviendo en la corrección del tiro de las armas navales en sus bombardeos sobre las posiciones costeras.

Éstas fueron las tareas y operaciones asignadas al escuadrón, que posteriormente fueron reduciéndose tras la invasión inicial hasta setiembre, en que desempeñó un cometido bastante

similar durante el bombardeo naval de Le Havre.

A continuación el 63.º se convirtió en un escuadrón de escolta para proteger a los numerosos aparatos de transporte que cruzaban continuamente el canal de la Mancha y actuar también junto a las formaciones de bombardeo. Participó activamente en las operaciones de Walcheren, escoltando a los Avro Lancaster que lanza-



El oficial al mando del escuadrón voló en este Hawker Hunter F.Mk 6 durante 1958. La unidad operó con los Hunter en el seno del Mando de Caza durante dos años, desde Waterbeach (condado de Suffolk).

63.º Squadron (sigue)

ban suministros y sirviendo de nuevo de localización para las armas navales cuando las posiciones alemanas fueron bombardeadas en noviembre. Posteriormente, el escuadrón permaneció prácticamente inactivo, y más tarde fue disuelta en North Wald el 30 de enero de 1945.

El 164.º Squadron fue redesignado el 31 de agosto de 1946 en Middle Wallop como 63.º Squadron. Era una unidad de caza equipada con Spitfire L.F.Mk 6E y desempeñó el cometido de defensa aérea; fue de hecho el último escuadrón Spitfire del Mando de Caza y abandonó este aparato en abril de 1948. Se reequipó posteriormente

con Gloster Meteor F.Mk 4 en Thorney Island, trasladándose a Waterbeach en 1950. Sirvió como parte del Mando de Caza a lo largo de los años cincuenta y adoptó los Hawker Hunter en 1956. Continuó junto al 56.º Squadron en el Ala Waterbeach hasta el 24 de octubre de 1958, en que el escuadrón fue disuelto.

El 63.º Squadron es actualmente uno de los dos escuadrones «fantasma» de que consta la 2.ª TWU y tiene su base en Chivenor, que ya lo albergó durante la época que fue la unidad fantasma de la 229.ª OCU (foto Robbie Shaw).



64.º Squadron



El 64.º Squadron se formó en Sedgeford el 1 de agosto de 1916 y se equipó con varios aparatos de entrenamiento con el fin de completar el proceso de conversión hasta el verano de 1917, en que dejó a un lado sus tareas de conversión en manos de otro escuadrón y fue dotado con Airco D.H.5 para ser desplegado en Francia.

El escuadrón trasladó sus D.H.5 a Francia el 14 de octubre de 1917 e inició las operaciones un mes después, utilizando sus aparatos principalmente en las tareas de ataque al suelo a baja cota debido a que las prestaciones del aparato disminuían por encima de los 3 050 m y resultaban prácticamente inútiles para las patrullas ofensivas. El cometido del escuadrón a baja cota fue especialmente efectivo en la batalla de Cambrai y la unidad recibió las felicitaciones del general al mando de las fuerzas aliadas.

En enero de 1918, el D.H.5 fue sustituido por los cazas RAF S.E.5a y la unidad inició un período de conversión al cometido de interceptación, abandonando por tanto las operaciones. Cuando en el mes de marzo volvió a ser operativo dio comienzo la ofensiva alemana y el 64.º empezó inmediatamente a participar en los ataques casi sin interrupción hasta el verano. Continuó efectuando patrullas ofensivas hasta finales del mes de agosto, en que dio comienzo la batalla de Arrás y el escuadrón regresó a sus tareas primordiales de ataque al suelo.

Tras el armisticio, el 64.º permaneció en Francia hasta febrero de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Narborough el último día del año.

El 64.º fue el único escuadrón de la RAF reformado para la crisis de Abisinia. Debido a la gran cantidad de unidades con base nacional destaca-

das en Egipto, se aprovechó la oportunidad de formar un escuadrón de caza adicional, y por tanto el 64.º fue reformado en Heliópolis el 1 de marzo de 1936 equipado con Hawker Demon. Estableció su base en Ismailia y formó parte de las defensas de caza de Egipto durante el verano. Al concluir la crisis italiana, el escuadrón regresó a Gran Bretaña como parte del Mando de Caza. Después de esperar durante algunos meses la llegada de sus aparatos, al final pudo completar su período de conversión con los Demon y fue trasladado del 11.º Group al 12.º Group en 1938, reequipándose después con los cazas nocturnos Bristol Blenheim Mk IF. Participó en estos aviones en la II Guerra Mundial, llevando a cabo acciones nocturnas y salidas de escolta diurnas a convoyes al norte de las costas orientales. En abril de 1940 el escuadrón hizo la conversión a los Supermarine Spitfire y a las tareas de caza diurna, trasladándose un mes después al sur para colaborar en la evacuación de Dunkerque. La batalla fue muy violenta y el 64.º registró numerosas victorias y también pérdidas de pilotos sobre las playas. Pero esto sólo fue el principio, ya que a continuación participó en las patrullas junto a los convoyes del canal que eran atacados por los escuadrones alemanes con base en Francia. Esto continuó hasta la propia batalla de Inglaterra, en la que el escuadrón operó desde Kenley, uno de los aeródromos del cinturón interior que defendía Londres, que resultó intensamente bombardeada. Hacia finales de agosto, el 64.º vio reducido el número de sus tripulaciones más experimentales y fue destinado al norte de Yorkshire para disfrutar de un descanso y proceder a su recomposición. Después de dos meses de efectuar patrullas costeras y ataques ocasionales, regresó al sur en octubre para enfrentarse con la cada vez más frecuentes acciones de cazabombardeo que los alemanes lanzaron a finales de la batalla, estableciéndose en Hornchurch durante el invierno.

Esta fue la base con la que el 64.º Squadron se identificó durante la mayor parte de la guerra. El escuadrón sirvió en el Ala Hornchurch desde el 10 de noviembre de 1940 hasta mediados del mes de mayo de 1941 desempeñando su cometido de ataques de caza y escoltas de bombardeos sobre Francia. A partir del Blitz nocturno contra Londres y hasta 1941 el escuadrón también llevó a cabo acciones nocturnas en períodos de luna, pero con poco éxito.

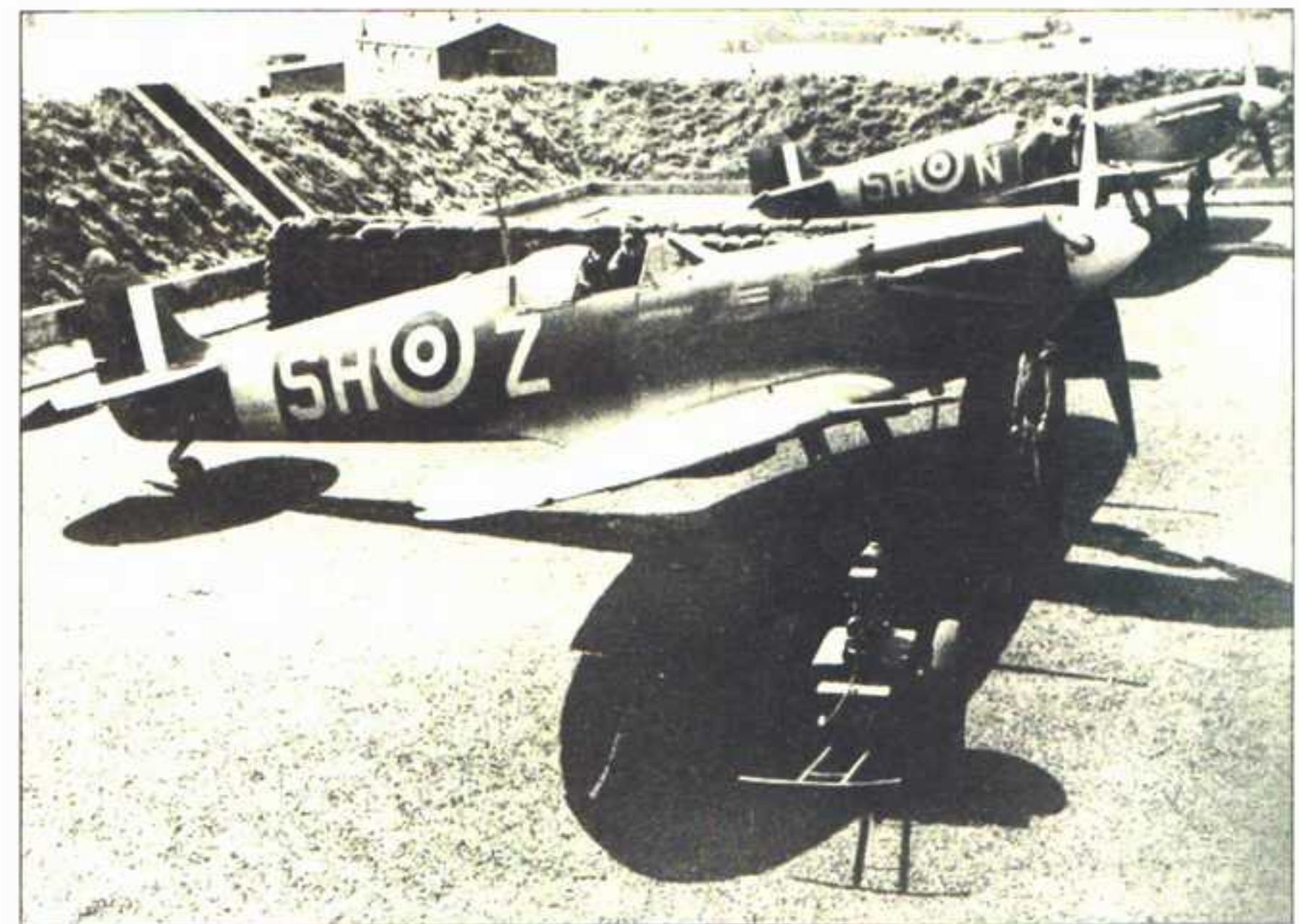
En mayo de 1941, el 64.º se retiró al norte para dejar paso a otro escuadrón y permaneció completamente inactivo durante seis meses en la zona



Puesta en marcha del motor de un Hawker Demon del 64.º Squadron. La deriva indica que se trata del aparato del oficial al mando de la Patrulla C.



El 64.º Squadron fue el primero que recibió el Hornet, un cazabombardero bimotor de gran alcance. Éste es un F.Mk 3, recibido en 1947.



Dos Spitfire Mk VB del 64.º Squadron en los abrigos de dispersión de Hornchurch. El «Z-Zulu» es el aparato del oficial al mando (jefe de escuadrón W.G.G.D. Smith) y lleva el nombre de Atchashikar (foto Imperial War Museum).

de Edinburgo. A continuación volvió a incorporarse al Ala Hornchurch durante todo el año 1942. Estuvo equipado con Spitfire Mk VB dotados con cañones, lo que le proporcionó una gran potencia, pero sin embargo, a mediados de verano los alemanes dispusieron de un caza capaz de hacer frente a los Spitfire Mk V. Fue concretamente el Focke-Wulf Fw 190A. Llegó pues el momento de que entrara en servicio la nueva versión del Spitfire, el Mk IX con motor Merlin más potente. El 64.º fue el primero en reequiparse, en junio de 1942, obteniendo un resultado favorable frente al nuevo caza alemán. Su primera operación con el Mk IX la llevó a cabo el 30 de julio, en que derribó a tres Fw 190 sin registrar ninguna pérdida por su parte. Al mismo tiempo efectuó prácticas con escuadrones de Boeing B-17 norteamericanos para pasar rápidamente a las acciones diurnas. Cuan-

do éstas tuvieron lugar, el 64.º sirvió como escolta en algunas de sus acciones. El escuadrón continuó la ofensiva siempre que fue posible durante el invierno hasta 1943.

A continuación, el 64.º se trasladó al norte para entrenarse en apontajes en portaviones, por lo que sus tripulantes supusieron que deberían ir a ultramar para el ataque contra Sicilia e Italia, ataque que no llegó a producirse.

Desde finales del verano de 1943 hasta julio de 1944 el escuadrón volvió a efectuar salidas de escolta a bombardeos y «Rhubarbs» desde numerosas bases del sur, habiendo efectuado la conversión al Spitfire MK V.

Finalmente, en noviembre, se reequipó con los North American Mustang Mk III, que tenían un alcance superior, y con estos aviones el escuadrón participó casi exclusivamente en salidas de escolta a los numerosos



Esta fotografía muestra la última versión del Gloster Javelin, la FAW.Mk 9R, dotada con depósitos de largo alcance, dos misiles Firestreak y una sonda de recepción de combustible en vuelo en el morro (foto MoD).



Este Phantom FGR.Mk 2 pertenece al 64.º Squadron, designación «fantasma» de la Phantom Operational Conversion Unit, la 228.ª. La unidad recibió el número «64» durante el mes de julio de 1982 (foto Robbie Shaw).

bombarderos llevados a cabo por bombarderos de las USAAF y de la RAF.

En mayo de 1946, los Mustang fueron trasladados y el 64.º se convirtió en la primera unidad equipada con el recién aparecido caza bimotor de Havilland Hornet de largo alcance, un aeroplano que era enormemente rápido. El escuadrón se ocupó de introducir el servicio de este aparato y mantuvo una existencia activa con el Hornet durante cinco años uniéndosele otros tres escuadrones del Mando de Caza. Sin embargo, a principios de los años cincuenta se decidió que la RAF debía

convertirse en una fuerza de cazas a reacción, por lo que en 1951 el 64.º Squadron se reequipó a los Gloster Meteor F.Mk 8. Tuvo entonces su base en Duxford y estuvo durante todos los años cincuenta al servicio del Ala Duxford. A finales de los años cincuenta efectuó la conversión a las versiones NF.Mk 12 y NF.Mk 14 del Meteor, sirviendo como escuadrón todotiempo. Esto condujo al reequipamiento del escuadrón en 1958 con Gloster Javelin, cazas todotiempo con alas delta. Cuando la base de Duxford fue cerrada en 1961, el 64.º acabó

trasladándose al norte, concretamente a Binbrook. Desde allí, envió destacamentos a Extremo Oriente en apoyo del 60.º Squadron cuando éste se vio envuelto en la confrontación de Indonesia. El 64.º se trasladó a Tengah para operar en aquella campaña como defensa todotiempo en aquella región. Fue disuelto finalmente allí mismo el 16 de junio de 1967. El 64.º se convirtió en julio de 1972 en el «escuadrón fantasma» de la unidad de conversión Phantom, cuyos aviones recibieron inmediatamente los caracteres distintivos del escuadrón.



El escarabajo representa la asociación del escuadrón con Egipto en el período de entreguerras. Dicho símbolo todavía aparece en los Phantom de la 228.ª OCU (foto Robbie Shaw).

65.º Squadron



El 65.º Squadron se constituyó en el mes de agosto de 1916 en Wyton para reforzar las unidades similares de la 7.ª Ala de Entrenamiento y se le dotó con diversos aparatos. Se dedicó principalmente a la instrucción de pilotos de caza, para lo que contaba con varios Bristol Scout, Nieuport y Airco D.H.5. En el transcurso de 1917 fue reequipado con cazas Sopwith Camel y movilizado para servir en el frente Occidental, dirigiéndose a Francia el 27 de octubre. A medida que el escuadrón se adaptaba a su campo de operaciones comenzó a establecer patrullas regulares. Cuando tuvo lugar la batalla de Cambrai, los Camel se vieron dotados de dispositivos lanzabombas para efectuar salidas de cazabombardero contra objetivos en el campo de batalla.

Este tipo de operación vino a ser la misión principal del escuadrón durante la primavera de 1918, en que combatió el avance alemán; incluso cuando fue transferido al Somme a finales de mes todavía voló operaciones de caza y ataque al suelo. No fue hasta el verano que el escuadrón asumió patrullas operativas regulares, viéndose envuelto así en las numerosas refrie-

gas aéreas con los «circos» alemanes, características de la actividad del frente Occidental en 1918.

En el mes de agosto el 65.º se trasladó al norte para volar junto a las fuerzas franco-belgas en la ofensiva de Flandes, encontrándose una vez más profundamente involucrado en salidas de caza y ataque al suelo a lo largo de la costa belga, así como en numerosas batallas aéreas hasta la firma del armisticio. A partir de ese momento el escuadrón continuó en Bélgica hasta principios de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Yatesbury el 25 de octubre de 1919.

El 65.º se reconstituyó como escuadrón de cazas biplazas el 1 de agosto de 1934 en Hornchurch, con la intención de que emplease principalmente sus Hawker Demon en combate nocturno. En julio de 1936 el escuadrón se creó de nuevo, equipado con cazas monoplazas Gloster Gauntlet. Con éstos se unió a los Squadrons n.ºs 54 y 74 del Ala Hornchurch y siguió los pasos del 54.º al recibir los Gloster Gladiator en mayo de 1937. Destinado en Hornchurch para la defensa de Londres, ni siquiera el Gladiator era realmente adecuado para el conflicto que se avecinaba y en marzo de 1939 el escuadrón se unió el resto del ala en la conversión a los Supermarine Spitfire Mk I. Al estallar la guerra era ya un escuadrón operativo, que realizó su primera salida de ataque el 5 de septiembre. No entró en acción hasta mayo de 1940, en que se le encomendó el apoyo a la evacuación de las fuerzas británicas de Dunkerque, rea-



El 65.º Squadron recibió los Spitfire Mk IIA a comienzos de 1941 y con ellos se dedicó inicialmente a la escolta de bombarderos, aunque posteriormente pasó a patrullar las costas orientales del país. En esta fotografía, tomada en julio de 1941, el avión «YT-V» (P8136) abandona su zona de dispersión.



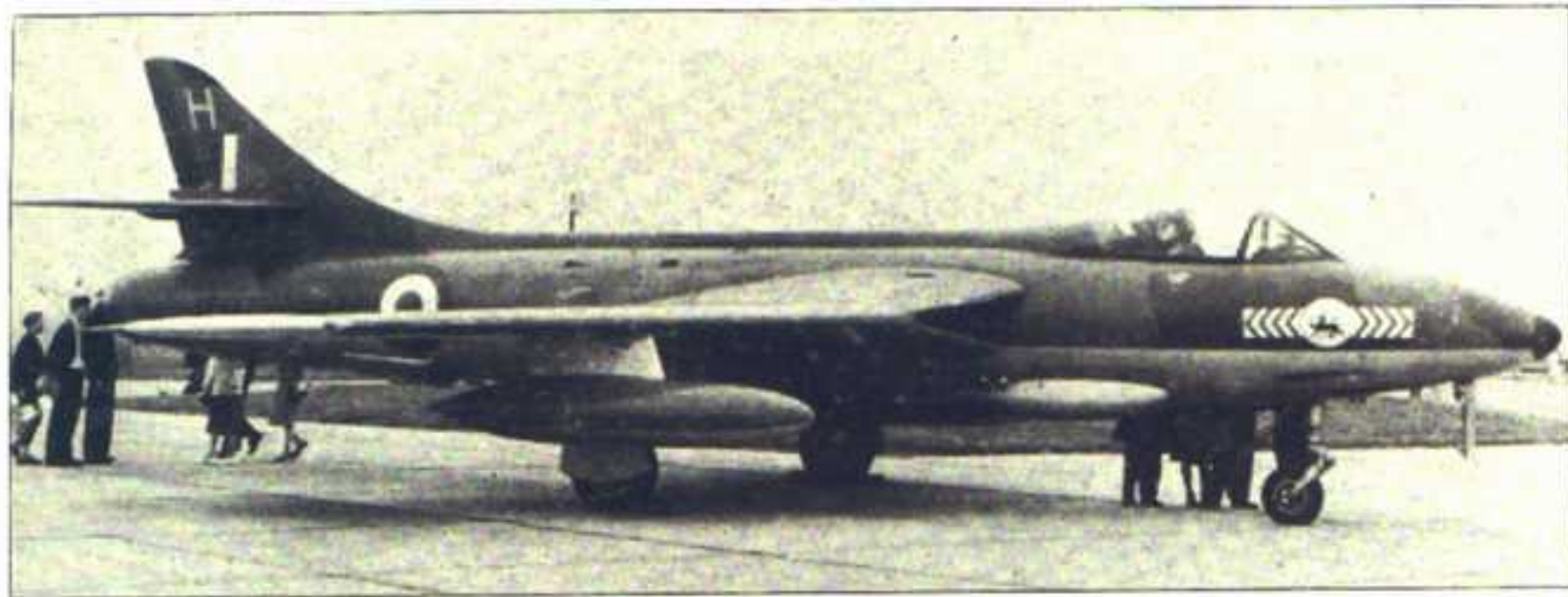
Fotografiado en Ashford en el verano de 1943, este Spitfire Mk IX del 65.º Squadron lleva la enseña del oficial al mando así como sus iniciales. Su número de serie era el MH358 (foto John D.R. Rawlings).

lizando patrullas a lo largo de la costa y consiguiendo sus primeras victorias de la II Guerra Mundial durante estas operaciones. Tras una semana de descanso en Lincolnshire a finales de



Un de Havilland Hornet F.Mk 3 del 65.º Squadron, que recibió los primeros ejemplares de este poderoso bimotor durante 1947 y formó parte del Ala Hornet de Linton-on-Ouse. El aparato lleva el símbolo del león y las 15 espadas en la deriva.

65.º Squadron (sigue)



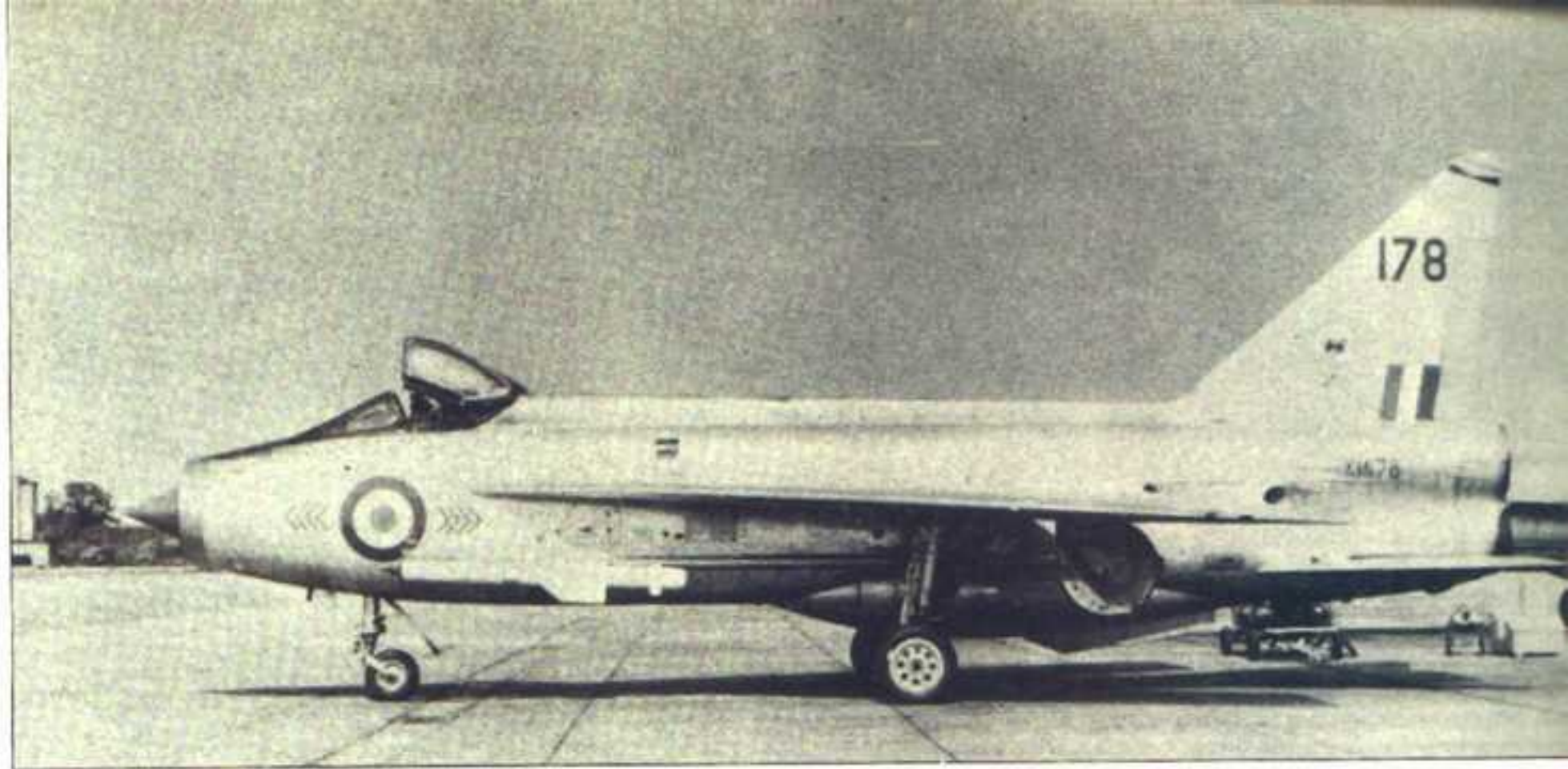
El 65.º Squadron, con base en Duxford, voló los Hawker Hunter F.Mk 6 desde 1957 a 1961. El XF447 «H» muestra los galones rojos enmarcados en un rectángulo blanco en el morro. Las letras de código amarillas en la deriva presentaban cierta inclinación hacia atrás.

mes, el escuadrón participó en la batalla de Inglaterra durante los meses de junio y agosto de 1940, actuando en algunos de los peores combates que tuvieron lugar sobre el estuario del Támesis. El escuadrón consiguió un buen número de victorias, pero encajó también numerosas e importantes pérdidas, y a finales de agosto se dirigió a Edimburgo para descansar y reequiparse de nuevo.

Cuando el 65.º se dirigió de nuevo al sur los combates habían finalizado, por lo que se unió al Ala Tangmere y pasó a la ofensiva mediante salidas de caza sobre el norte de Francia. En Año Nuevo recibió el Spitfire Mk II y empezó a realizar escoltas de bombarderos antes de ser enviados de nuevo a Kirton-in-Lindsey, desde donde fundamentalmente llevó a cabo patrullas en la costa este.

Con la llegada del Spitfire MK VB en otoño, el escuadrón voló hacia el sur para realizar misiones ofensivas regulares en el Canal y el norte de Francia. Actuó desde diversas bases alrededor de Kent y East Anglia durante el verano de 1942, siempre intentando conservar su plena capacidad operativa.

A finales de 1942, el 65.º se dirigió a Escocia y en Año Nuevo inició allí preparativos para posibles operaciones desde portaviones y practicó apontajes en el HMS *Argus*. El proyecto no llegó a realizarse y el escuadrón volvió a operaciones de escolta de bombarderos en primavera, cometido en el que prosiguió durante el transcurso de 1943. En agosto la unidad recibió los Spitfire Mk IX y en Navidad los North American Mustang Mk III. El 65.º fue el primer escua-



Un English Electric Lightning de la 226.ª OCU, por entonces la unidad de conversión al Lightning. La 226.ª OCU se convirtió en el 65.º Squadron durante 1971 tras haber utilizado al 145.º Squadron como su escuadrón «fantasma». Ese cambio supuso sólo el repintado de los aviones.

drón de la RAF que utilizó ese último modelo y, tras su conversión, empezó a operar el mes de febrero de 1944 en escoltas de bombarderos de largo alcance tras efectuar algunas salidas iniciales de caza. Durante los siete meses siguientes el escuadrón estuvo continuamente ocupado con este cometido, siempre y cuando el clima permitía salir a los bombarderos. La actividad disminuyó en las últimas semanas de guerra y en poco menos de un mes los Mustang regresaron a EE UU, como estipulaba la letra de la Ley de Préstamos y Arriendos. Así, el 65.º volvió otra vez a los Spitfire.

En julio de 1946 el 65.º se convirtió en uno de los cuatro escuadrones con base en la Metrópoli equipados con los cazas bimotores de Havilland Hornet, también diseñados como aparatos de escolta lejana. La última versión,

la Hornet F. Mk 3, incorporaba lanzacohetes subalares, de modo que la unidad hubo de desempeñar también misiones de ataque al suelo de gran alcance. Este cometido duró hasta 1951, al volver el escuadrón al papel habitual de Mando de Caza, la defensa aérea, equipado con cazas diurnos Gloster Meteor F. Mk 8. Una vez más se dirigió al sur y fijó su base en Duxford como parte de la última ala de caza allí estacionada antes de su cierre. Tras seis años con los Meteor, el escuadrón se convirtió al transónico Hawker Hunter, y seguía volando dicho aparato cuando fue disuelto en Duxford el 31 de marzo de 1961. El último cometido del escuadrón fue, durante un corto espacio de tiempo, la creación de la identidad secreta de la 226.ª OCU, la unidad de conversión Lightning.

66.º Squadron



ametrallando las líneas enemigas. Tras un mes de servicio fue retirado para un experimento cuyo propósito era el de interceptar los bombarderos alemanes que atacaban Gran Bretaña, basándose en la teoría de que el escuadrón podía darles caza al otro lado del Canal; para ello estuvo basado en Calais, si bien pasó algunos días en Hornchurch durante el mismo período. Todo fue en vano, porque no encontró un solo aparato enemigo.

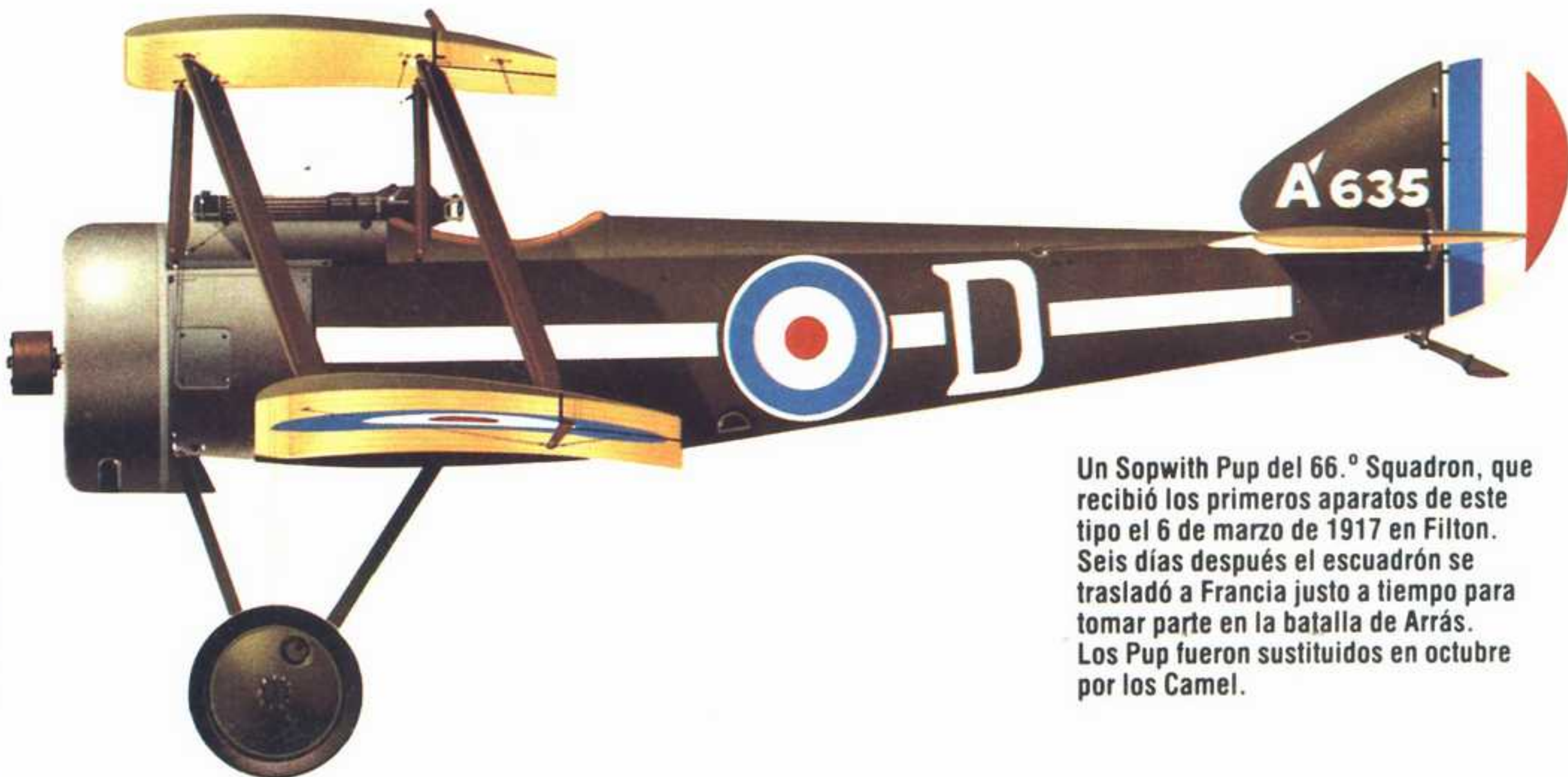
Así pues, el 66.º se apresuró en volver al frente el mes de julio para participar en la tercera batalla de Yprés, y a continuación en la lucha por los altos de Menin. En octubre de 1917 los Pup fueron reemplazados por Sopwith Camel y en menos de un mes el 66.º fue trasladado a Italia, donde su reputación se acrecentó en el trans-

curso de sus operaciones contra austriacos y alemanes en aquella zona. El teniente Jerrard ganó la Cruz Victoria del escuadrón el 30 de marzo de 1918 durante un ataque a un aeródromo ocupado por las Fuerzas Aéreas de Austria, en el que derribó tres aparatos y luchó con una gran formación enemiga para permitir escapar a sus dos compañeros: fue abatido y hecho prisionero. Siguió en Italia hasta marzo de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto el 25 de octubre de 1919 en Leighton. El 66.º se reconstituyó en Duxford el 20 de julio de 1936, tomando la Patrulla C del 19.º Squadron y aumentándola a nivel de escuadrón. Equipado con Gloster Gauntlet, contribuyó con una magnífica formación acrobática al festival Hendon de 1937 y continuó en su co-

metido de interceptación, cambiando a los Supermarine Spitfire en octubre de 1938 y convirtiéndose en el segundo escuadrón dotado de ese avanzado caza. Al estallar la II Guerra Mundial era ya operacional, pero durante los primeros seis meses estuvo profundamente envuelto en las patrullas de navegación del mar del Norte. En una de ellas, en enero de 1940, el escuadrón persiguió un Heinkel He 111 a través del mar del Norte, derribándolo en Dinamarca. De todas formas no entró verdaderamente en acción hasta el mes de mayo, en que tomó parte en las patrullas de protección a lo largo de las playas de Dunkerque. Ello significaba que los pilotos tenían que volar y pelear al límite del alcance de sus aviones. Tras un corto descanso el escuadrón tomó parte en la batalla de

El 66.º Squadron se creó en Filton, cerca de Bristol, el 30 de junio de 1916 y, como era costumbre en aquel tiempo, pasó sus primeros meses como una unidad de entrenamiento equipada con varios tipos de aparatos. En la primavera de 1917 empezó a prepararse para el servicio operativo en el frente Occidental y el 6 de marzo de 1917 recibió su primer Sopwith Pup. Seis días más tarde (tiempo concedido por entonces para la conversión a ese aparato) el escuadrón se dirigió a Francia con sus efectivos al completo.

Llegó poco antes de la batalla de Arrás, adaptándose a su nueva rutina de patrullas ofensivas y operaciones de escolta, tanto de bombarderos como de aviones de reconocimiento. Dos meses más tarde se trasladó para la siguiente batalla importante, en Messines, donde fue transferido a cometidos de caza y ataque al suelo,

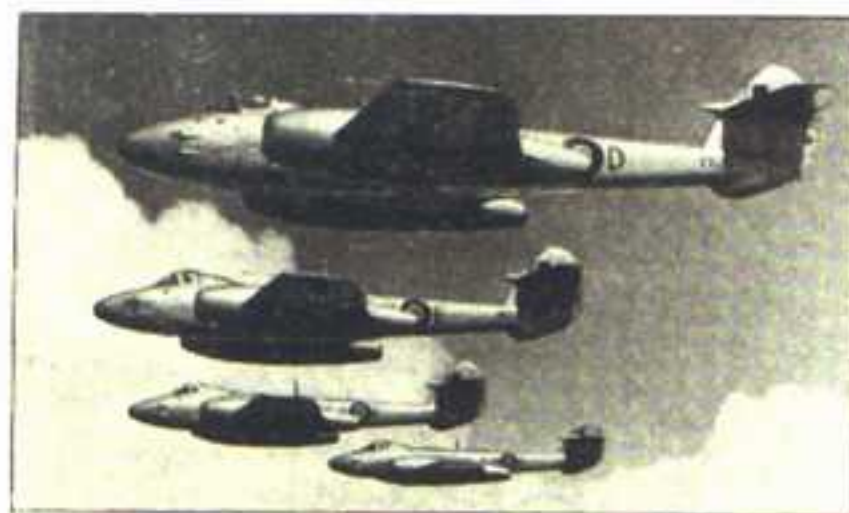


Un Sopwith Pup del 66.º Squadron, que recibió los primeros aparatos de este tipo el 6 de marzo de 1917 en Filton. Seis días después el escuadrón se trasladó a Francia justo a tiempo para tomar parte en la batalla de Arrás. Los Pup fueron sustituidos en octubre por los Camel.

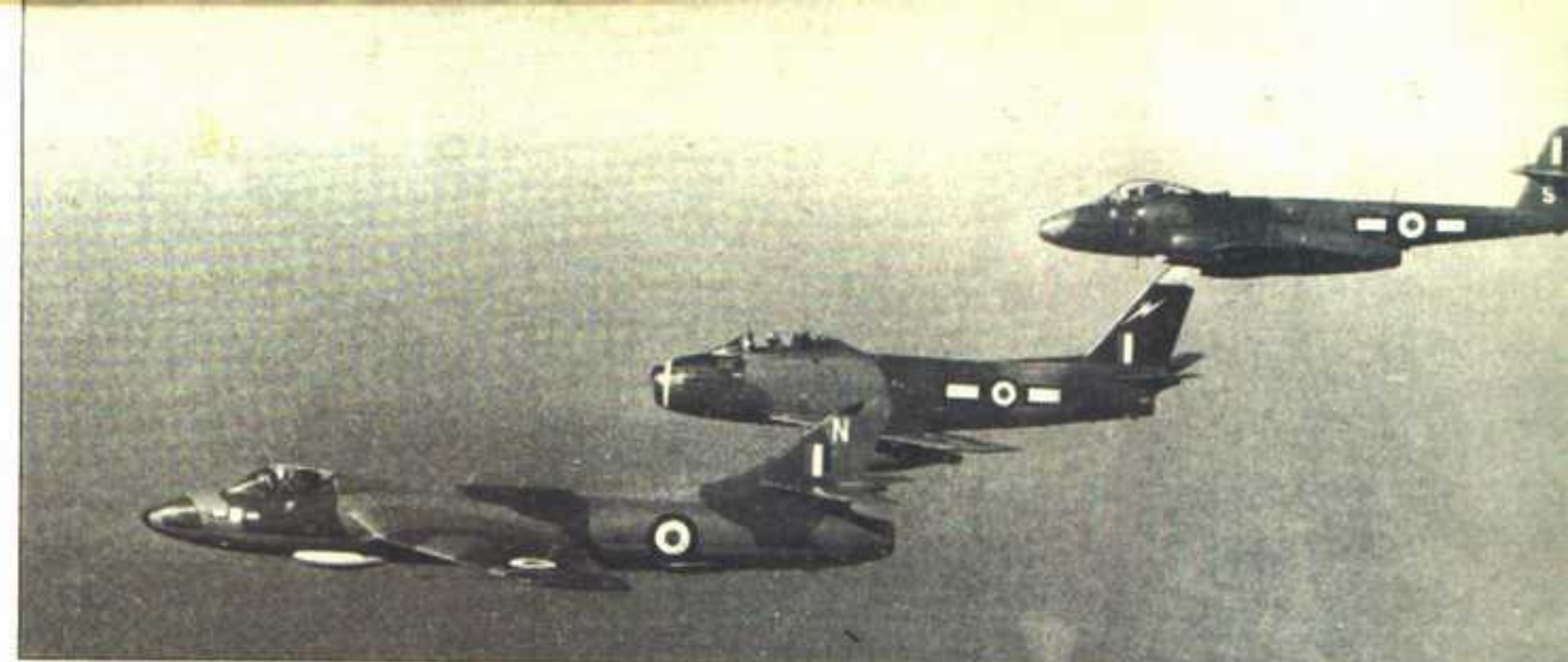
66.º Squadron (sigue)



Los Gauntlet del 66.º Squadron ocuparon raramente un primer plano de la actualidad, pero efectuaron una magnífica demostración acrobática en el festival de Hendon, en junio de 1937.



Cuatro Meteor F.Mk 4 del 66.º Squadron vuelan desde Duxford, que ya había sido su base antes de la guerra. Durante el mes de octubre de 1949 el escuadrón se trasladó al norte, a Linton-on-Ouse.



Una instantánea con las tres generaciones de aviones que volaron con el 66.º Squadron en un lapso de siete años. La fotografía fue tomada en 1956, cuando el escuadrón efectuaba la conversión de los Sabre a los Hunter. El Meteor se había conservado para el remolque de blancos (foto MoD).

Inglaterra, con base en Coltishall como parte del 12.º Group. Así, no conoció lo peor de la lucha hasta el mes de setiembre, en que fue trasladado a Kenley y empezó a tomar parte en combates importantes dos o tres veces al día, en defensa de Londres. Allí sirvió (o en la base satélite de Gravesend) durante el resto de la campaña: un registro diario típico del escuadrón eran ocho aviones enemigos destruidos, cuatro posibles y siete dañados. A diferencia de otros escuadrones, el 66.º no salió del 11.º Group para descansar y continuó combatiendo en el nuevo año, viéndose envuelto en los intentos por frenar los ataques de los cazabombarderos Messerschmitt Bf 109E que sustituyeron a las vastas formaciones de la batalla.

A principios de 1941 el 66.º inició salidas a baja cota contra blancos de fortuna enigmáticamente denominados «Rhubarb», pero a continuación se retiró a la zona oeste del país para efectuar patrullas costeras la mayor parte del año. De todos modos, el escuadrón se acostumbró durante el verano a volar al este por la mañana para unirse a las nutridas escoltas de caza de los bombarderos a través del Canal, y volver al oeste al anochecer. En la primavera de 1942, equipado con Spitfire Mk VB, se trasladó de nuevo a la zona de operaciones para participar en un apretado programa de salidas de caza libre, escoltas de bombarderos y «Rhubarb». El verano y otoño siguientes fueron de gran actividad para el 66.º y hacia el final se encontró en dificultades al tener que hacer frente a las Focke-Wulf Fw 190. A principios de 1943 se le dio una nueva misión. Fue destinado a las Shetland, donde su cometido principal fue la defensa de Scapa Flow y la protección de la navegación alrededor

del norte de Escocia. En el verano de 1943 volvió al sur de Gran Bretaña para tomar parte en la ofensiva sobre Francia, Bélgica y los Países Bajos. En otoño se trasladó a Cornualles para proveer patrullas permanentes sobre la península de Brest.

A finales de 1943, el escuadrón adoptó una nueva variante de su papel de caza. Reequipado con Spitfire Mk IX con lanzabombas, se dedicó a tareas de cazabombardeo en conexión con la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, creada para la invasión de Francia. Tras entrenarse, efectuó su primer bombardeo a finales de abril contra un emplazamiento de V-1 cerca de Abbeville. En aquel momento este tipo de objetivos eran alta prioridad a fin de prevenir lo que se temía sería una ofensiva masiva destinada a destruir Londres. El escuadrón continuó con su ofensiva previa a la invasión. Cuando ésta se produjo estuvo mucho más ligado a la ofensiva terrestre y tras el Día D comenzó a operar desde aeródromos avanzados franceses, hasta el momento en que fijó su base en Francia el mes de agosto. Durante todo ese tiempo proveyó operaciones de cazabombardeo y de reconocimiento armado hasta la primavera de 1945, siguiendo a los ejércitos a través de Bélgica y los Países Bajos, y tomando parte también en ocasionales ataques a la navegación a lo largo de las costas del mar del Norte. Al acabar la guerra, el escuadrón fue disuelto en Twente el 30 de abril de 1945.

Sin embargo, un nuevo 66.º Squadron se creó mediante la redesignación del 165.º Squadron en Duxford el 1 de setiembre de 1946. Equipado con Spitfire una vez más en su antigua base, se convirtió a los Gloster Meteor en marzo de 1947. Al cabo de dos años dejó su base tradicional de Duxford para formar parte del ala de caza

de la antigua base de bombardeo de Linton-on-Ouse (Yorkshire). Allí permaneció a finales de los años cuarenta y principio de los cincuenta usando las sucesivas versiones del caza diruno Meteor. En 1953 se convirtió en uno de los dos únicos escuadrones transónicos del Mando de Caza, pues fue equipado con North American Sabre como recurso temporal hasta la entrada en servicio de nuevos cazas británicos. De este modo y hasta mediados de los cincuenta, formó la punta de lanza del mando junto con el 92.º Squadron.

En 1956 el 66.º se convirtió a los Hawker Hunter y siguió constituyendo una parte vital del Mando de Caza hasta que dicho mando fue reducido a comienzos de los años sesenta. El 66.º Squadron fue disuelto en Acklington el 30 de setiembre de 1960.

Cuando volvió a constituirse, el 66.º ya no era un escuadrón de caza. De hecho, había sido creado para jugar un nuevo papel en la RAF, el de unidad de transporte equipada con

helicópteros medios. En Odiham se había formado una pequeña unidad de pruebas para poner en servicio el helicóptero Bristol (Westland) Belvedere HC. Mk 1. Esta unidad fue reforzada hasta el nivel de escuadrón y denominada 66.º Squadron el 15 de setiembre de 1961. Se convirtió a su papel operativo y demostró las prestaciones que podía suministrar este tipo de aparato. Tan pronto como se formó el segundo escuadrón Belvedere, el 66.º se dirigió a Singapur en junio de 1962 y allí adquirió un gran renombre personal durante la emergencia de Malasia y la confrontación de Borneo, transportando dentro y fuera de la jungla cargamentos que hubiera sido imposible trasladar anteriormente. Los nativos apodaron al Belvedere «la casa voladora». El 66.º tuvo un papel vital en situaciones de emergencia en Extremo Oriente y se mantuvo en servicio tras la disolución de los otros escuadrones Belvedere. Siguió activo en la zona hasta su disolución en Seletar en marzo de 1969.



Once de los Belvedere del 66.º Squadron volando desde Seletar a finales de los años sesenta. El escuadrón llevó a cabo una magnífica actuación con sus aparatos en la campaña de Borneo y fue la primera y última unidad equipada con este aparato.

67.º Squadron



El 67.º Squadron debe ser uno de los pocos que se crearon a bordo de un buque. Fue formado por personal australiano en ruta de Australia a Egipto el 16 de marzo de 1916, constituyéndose como 1.º Squadron del Australian Flying Corps (AFC). Esta nueva unidad desembarcó en Heliópolis (Egipto) en abril y fue equipada para misiones de carácter general en la Zona del Canal, con diversos tipos de aparatos. El 12 de setiembre de 1916 pasó a las órdenes del Royal Flying Corps para misiones operativas y fue redesignado 67.º Squadron del RFC. Tomó parte en los combates contra los turcos en Palestina y el 20 de marzo de 1917 uno de sus pilotos, el teniente F.H. MacNamara, había sido herido cuando vio que uno de sus compañeros se veía obligado a tomar tierra. Antes que dejarlo a merced de

los turcos, MacNamara aterrizó bajo el fuego enemigo y lo recogió, devolviéndolo sano y salvo a la base. Por este hecho MacNamara consiguió la Cruz Victoria.

En el transcurso de 1917 el escuadrón había regularizado su equipo para tareas de bombardeo y reconocimiento, pero a principios de 1918 se decidió convertirlo en un escuadrón de caza, dotándolo principalmente con Bristol Fighter. El 6 de febrero de 1918 volvió a denominarse 1.º Squadron del AFC y siguió jugando un papel de líder en la ofensiva del general Allenby, forjando la superioridad aérea en el campo de batalla y desempeñando un cometido crucial en los ataques al suelo contra los ejércitos turcos en Wadi el Far'a que efectivamente pusieron fin a dicha campaña. El escuadrón continuó en Oriente



Como muchos otros escuadrones destinados en Egipto durante la I Guerra Mundial, el 67.º Squadron, utilizó distintos aparatos, incluido el Martinsyde Elephant.

Medio hasta su disolución en Kantara el 5 de marzo de 1919.

El 67.º se creó nuevamente como

67.º Squadron (sigue)

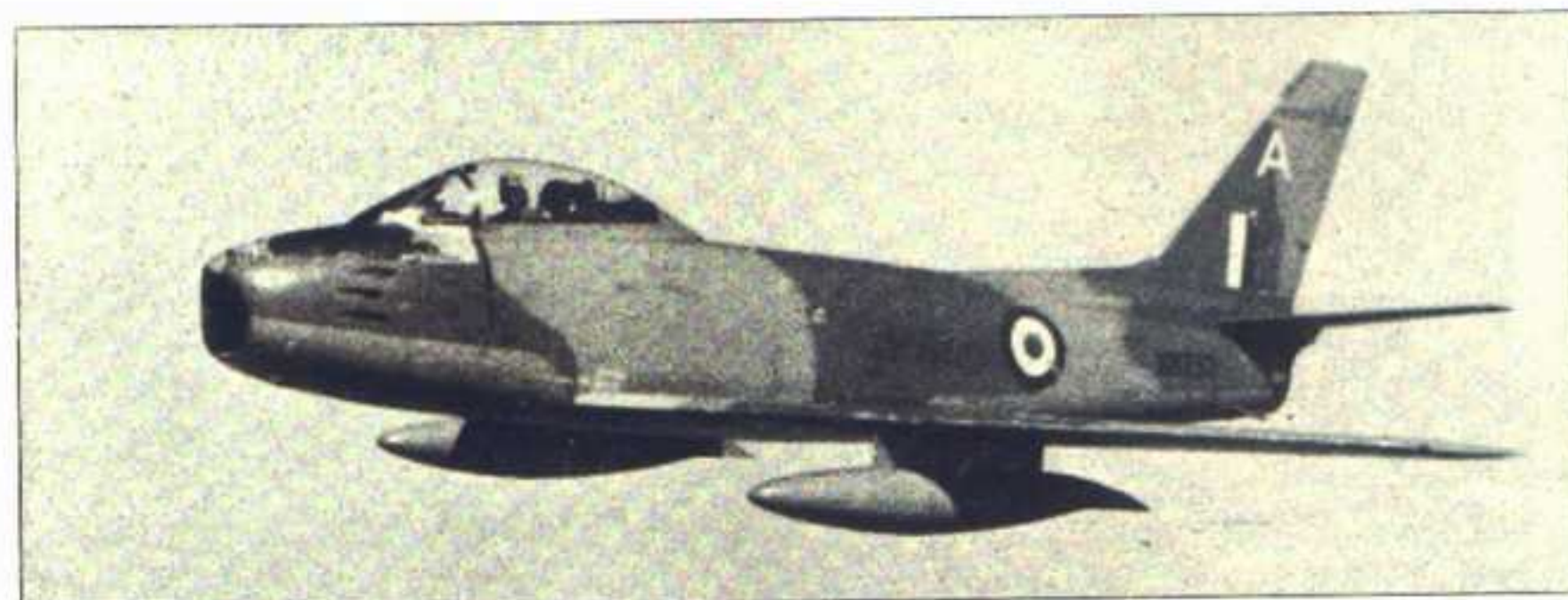
unidad de caza de la RAF en Kallang (Singapur) el 12 de marzo de 1941 y empezó a equiparse con los Brewster Buffalo. La conversión fue lenta y a finales de abril sólo había un aparato disponible. Un par de meses más tarde el escuadrón era operativo y continuó como parte de la fuerza de defensa de Singapur hasta octubre. Cuando llegó el 488.º Squadron neozelandés el 67.º le cedió sus aparatos y se trasladó a Birmania, donde utilizó algunos Buffalo del 60.º Squadron. En menos de dos meses estaba en acción contra las incursiones japonesas: el Buffalo era absolutamente inferior a los Cero, por lo que el 67.º se vio forzado a efectuar ataques de una pasada en picado y escapar. El escuadrón fue sorprendido en tierra en Mingaladon el día de Navidad y quedó con muy pocos aparatos disponibles. Peleó en la batalla por Pegu a principios de 1942, pero tuvo que retirarse a la India para recuperarse.

El resto de 1942 el escuadrón, equipado con Hawker Hurricane, realizó misiones de defensa aérea en Alipore y no fue hasta mediados de 1943 que volvió a los combates en Birmania, escoltando salidas de bombardeo y, más

importantes, de lanzamiento de suministros a cargo de los escuadrones de Douglas Dakota. Su cometido principal seguía siendo la defensa de Calcuta y a principios de 1944 el escuadrón adquirió los Supermarine Spitfire Mk VIII.

Todo cambió en julio de 1944, cuando el escuadrón se trasladó a la pista avanzada de Comilla desde donde pasó al ataque, volando patrullas ofensivas y reconocimientos armados a lo largo de las líneas japonesas, bombardeando cualquier objetivo conveniente. El 9 de enero de 1945 el escuadrón tenía una patrulla destacada en Akyab cuando esa pista fue bombardeada; la patrulla salió inmediatamente y abatió cinco de los seis aparatos enemigos. En el curso del verano de 1945 las operaciones disminuyeron y el 31 de junio de 1945 el 67.º Squadron era disuelto en Akyab Main.

Al incrementarse la tensión en la guerra fría y tomar un giro desfavorable la guerra de Corea, la RAF Germany incrementó sus fuerzas a principios de los años cincuenta. Así, el 67.º Squadron se creó de nuevo, en Watisham, el 1 de setiembre de 1950 y se



El 67.º Squadron formó parte de la primera ala supersónica de la RAF, con base en Wildenrath. El escuadrón no se diferenciaba por ningún tipo de marcas especiales, pero los diversos escuadrones del ala llevaban franjas de diferentes colores en las derivas, como se puede ver en el XB737 «A» pilotado por el jefe del escuadrón, Peter Hay (foto MoD).

trasladó a Gütersloh como un escuadrón de defensa aérea. Estaba equipado con los de Havilland Vampire FB. Mk 5 y pronto alcanzó su plena capacidad operacional. El Vampire no hubiese representado ningún problema para el nuevo MiG-15, de modo que, tan pronto como fue posible, el escuadrón fue reequipado con un caza transónico, el North American Sabre. Tenía como base Wildenrath y forma-

ba parte de la primera Ala Sabre en la República Federal de Alemania, participando en las salidas de interceptación de aparatos no identificados sobre ese país. El 67.º se trasladó a Brüggen donde, en 1956, se reequipó con Hawker Hunter F. Mk 4, pero en 1957 empezó un proceso de reducción de la RAF Germany y el escuadrón fue disuelto el 16 de abril de ese mismo año.

68.º Squadron



El segundo escuadrón australiano se formó en Harlaxton el 30 de enero de 1917 con personal enviado al Reino Unido desde Australia; fue denominado 68.º Squadron. Más adelante, ese mismo año, recibió su equipo operativo en forma de aviones Airco D.H. 5. Éstos eran pequeños cazas monoplazas de rara apariencia, ya que montaban alas de decalado negativo. Pronto se descubrió que dichos aparatos eran apropiados sólo para operar a baja cota, por lo que cuando el escuadrón se dirigió a Francia en setiembre del mismo año se limitó a misiones de ataque al suelo. Tal restricción era inadmisibles y el escuadrón fue reequipado lo más pronto posible. Esto tuvo lugar en enero de 1918, cuando comenzó a recibir cazas RAF S.E. 5a. En el mismo mes la unidad se red denominó 2.º Squadron del AFC. Su cometido primordial siguió siendo el ametrallamiento durante el gran avance alemán de marzo, pero tras ello el escuadrón voló toda la gama de operaciones de caza durante el que iba a ser el último verano de la guerra. Si bien pasó poco tiempo dedicado a la lucha contra aparatos alemanes, finalizó la guerra con una cifra total de 40 aviones enemigos derribados. Tras el armisticio siguió en el continente hasta febrero de 1919, disolviéndose



El 68.º fue el segundo escuadrón australiano de la I Guerra Mundial y entró en acción con el D.H.5.

en Hellemmes el último día de ese mismo mes.

Cuando el 68.º se constituyó de nuevo fue en calidad de escuadrón de caza nocturna de la RAF; la base era Catterick y la fecha el 7 de enero de 1941. Para su misión estaba equipado con el Bristol Blenheim Mk IF, un aparato provisional que había participado en la batalla de Inglaterra pero que había obtenido resultados mediocres. Cuatro meses más tarde el 68.º empezó a recibir los Bristol Beaufighter y con ellos registró su primera victoria el mes de junio. El 68.º estaba al mando de Max Aitken (hijo de lord Beaverbrook) quien continuó dirigiéndose durante dos años, algo inusual en tiempos de guerra pero que dio una necesaria continuidad al escuadrón. A pesar de operar en un área «tranquila», el escuadrón consiguió aumentar su número de victorias y al año siguiente se trasladó a la costa oriental, donde estuvo aún más ocupado y logró cinco derribos en tres noches a finales de abril de 1942. Duran-



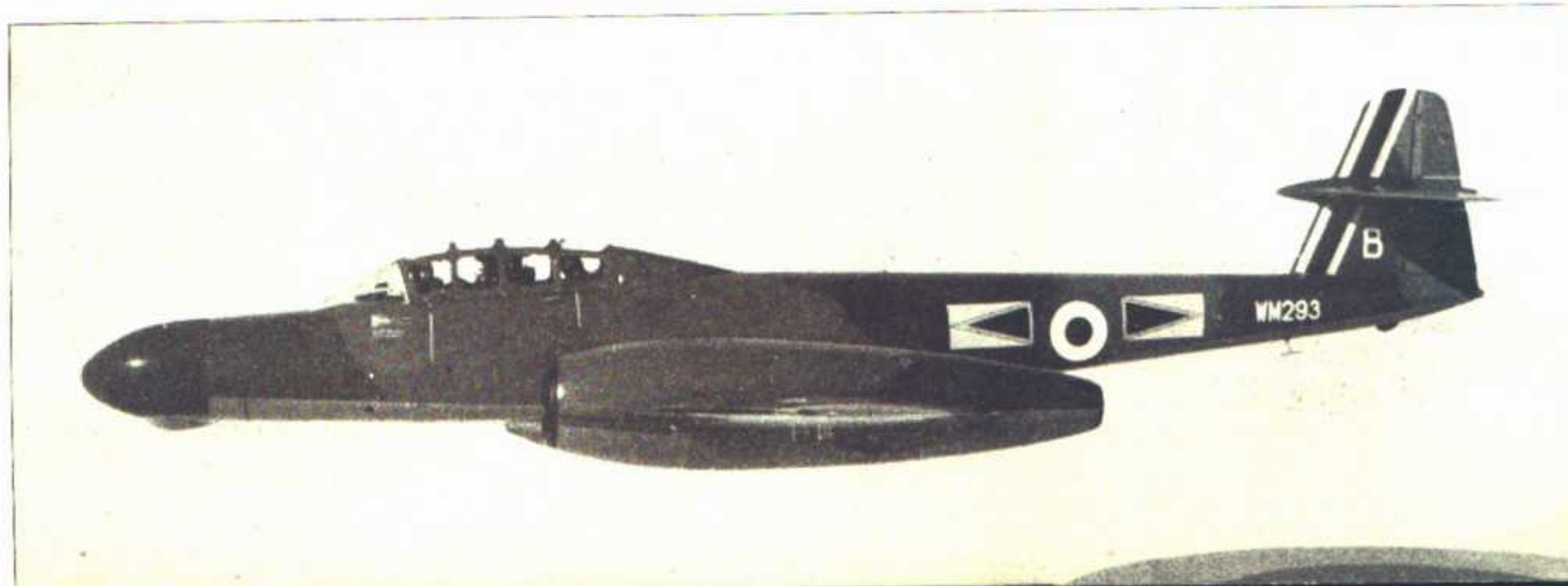
te ese año el escuadrón recibió gran número de tripulaciones checas, hasta el punto de que cuando se aprobó la insignia oficial del escuadrón ésta tenía un lema escrito en checo.

A finales de 1942 el escuadrón operaba durante las 24 horas, complementando sus actividades nocturnas con patrullas de escolta diurna, y en 1943 empezó a dedicarse a objetivos lejos del Reino Unido, volando misiones «Ranger» nocturnas a la búsqueda de lanchas rápidas alemanas en el del Norte. Voló con los Beaufighter con posteridad al Día D, sustituyéndolos por los de Havilland Mosquito Mk XVIII. Éstos fueron rápidamente puestos en combate contra las V-1; al principio éstas eran lanzadas desde Francia y luego desde aparatos en vuelo sobre el mar del Norte. El 68.º siguió formando parte de la defensa de caza del Reino Unido hasta casi el final de la guerra, momento en el que ya no quedaba ningún tipo de actividad para él. Fue disuelto en Church Fenton el 20 de abril de 1945.

A principios de 1918 el 68.º Squadron se reequipó con S.E.5a, que utilizó en cometidos de ataque al suelo hasta después de la ofensiva alemana de primavera (foto Bruce Robertson).

Siete años más tarde y a raíz de la expansión de la RAF Germany, el 68.º Squadron se formó de nuevo. Una vez más se le adjudicó el papel de caza nocturna y, con base en Wahn, fue equipado con los Gloster Meteor NF. Mk 11. Ahora era responsable de la defensa nocturna del espacio aéreo alemán, incluidas salidas para identificar ecos de radar. Se trasladó a Laarbruch cinco años más tarde y fue redominado 5.º Squadron el 20 de enero de 1959.

El 68.º Squadron sirvió en la zona británica de Alemania durante siete años. Tuvo su base en Wahn y Laarbruch, y sus Meteor llevaron esta insignia azul, blanca y amarilla.



69.º Squadron



En 1916 se creó la tercera unidad australiana con personal enviado a Gran Bretaña desde Egipto. El 69.º Squadron se constituyó en South Carlton el 28 de diciembre de 1916 y durante los siguientes nueve meses voló diversos aparatos de conversión. Eventualmente se reequipó con los RAF R.E. 8, dirigiéndose a Francia el 9 de septiembre de 1917 como una unidad de reconocimiento para el ejército.

Oportunamente fue agregado al 1.º Cuerpo neozelandés, con el que sirvió durante toda la I Guerra Mundial. El 19 de enero de 1918 fue redesignado 3.º Squadron del AFC. Al finalizar la guerra, siguió en Francia hacia febrero de 1919, disolviéndose en Charleroi.

En el transcurso de 1940, la 431.ª Patrulla, con base en Malta, recibió aviones Martin Maryland ex franceses para efectuar vuelos de reconocimiento marítimo y en particular de localización de los abrigos de la flota italiana (en preparación de la acción británica contra Tarento). El 10 de enero de 1941 dicha patrulla fue redesignada 69.º Squadron y dotada con sus efectivos completos. Esta unidad, basada en Malta en el transcurso de las más virulentas acciones aéreas enemigas, efectuó salidas de reconocimiento estratégico de largo alcance en la zona mediterránea y en especial sobre los puertos de Sicilia, Italia y Libia. Éstos prepararon el camino para acciones de bombardeo desde Malta y Egipto. Si bien el Maryland era su aparato principal, el escuadrón también empleó los Hawker Hurricane, Bristol Beauflighter y Blenheim, y a principios de 1942 recibió los Bristol Beau-

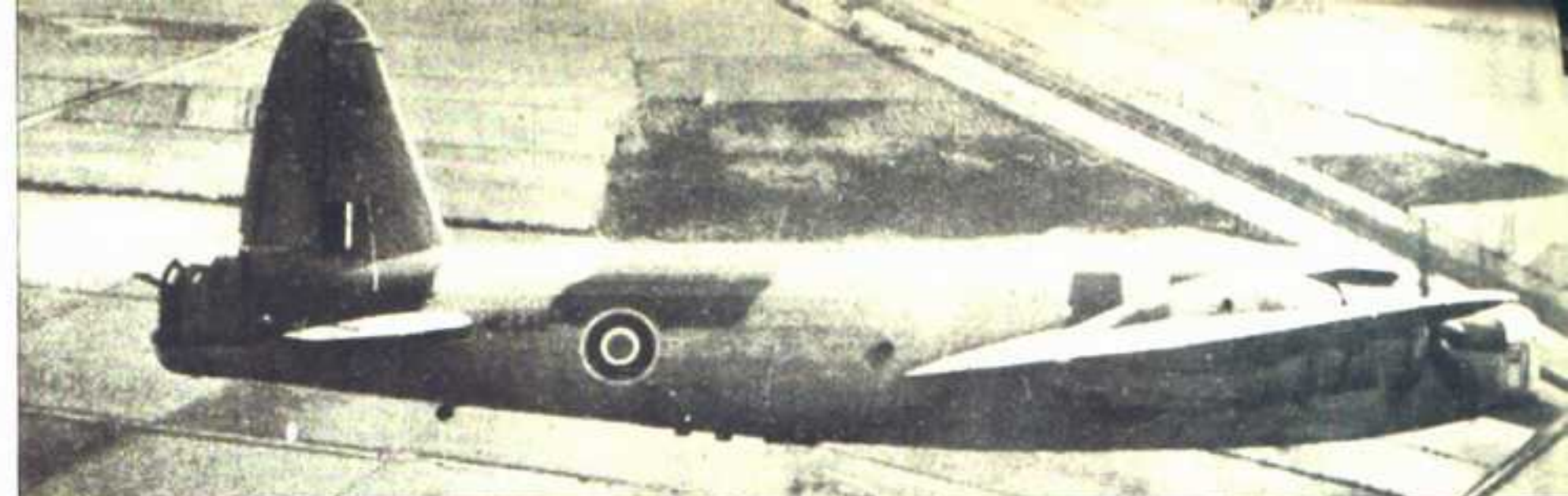


Un R.E. 8 del 69.º Squadron, alias 3.º Squadron del Australian Flying Corps, a punto de despegar para efectuar un reconocimiento desde Bailleul (foto Bruce Robertson).

fighter y de Havilland Mosquito, antes de equiparse con los Supermarine Spitfire Mk IV el mes de marzo, aviones que suministraron la necesaria capacidad a alta cota. El desarrollo del conflicto requería diferentes misiones de reconocimiento, por lo que el escuadrón fue dividido en tres patrullas: la Patrulla A, que empleaba los Martin Baltimore (en vez de los Maryland), se dedicó a reconocimientos de interdicción naval; la Patrulla B, con Spitfire, al reconocimiento de puertos desde alta cota; y la Patrulla C, con los Vickers Wellington especiales, para cometidos de señalización. Al escuadrón no le faltaron pérdidas, pues su diversidad envolvía numerosas operaciones peligrosas.

A principios de 1943, los Spitfire fueron asignados al 683.º Squadron y el 69.º se quedó con los Baltimore para su cometido principal de localización de buques y la ejecución de patrullas. De todas formas, la guerra en el Mediterráneo desplazó su intensidad cada vez más hacia la costa italiana y tras un año en este tipo de operaciones el 69.º dejó Italia, a donde se había trasladado dos meses antes, y volvió a Gran Bretaña.

En ese momento se convirtió en componente de un ala de reconocimiento especial de la 2.ª Tactical Air Force, la 34.ª Ala, y fue reequipado con los Wellington Mk XIII, especialmente modificados para misiones de reconocimiento nocturno. Empezó a operar la víspera del Día D con reconocimiento de carreteras detrás de las zonas de desembarco y su cometido principal fue la inspección nocturna de carreteras y ríos para comprobar el movimiento de tropas y aprovisionamientos. Además, voló en apoyo al



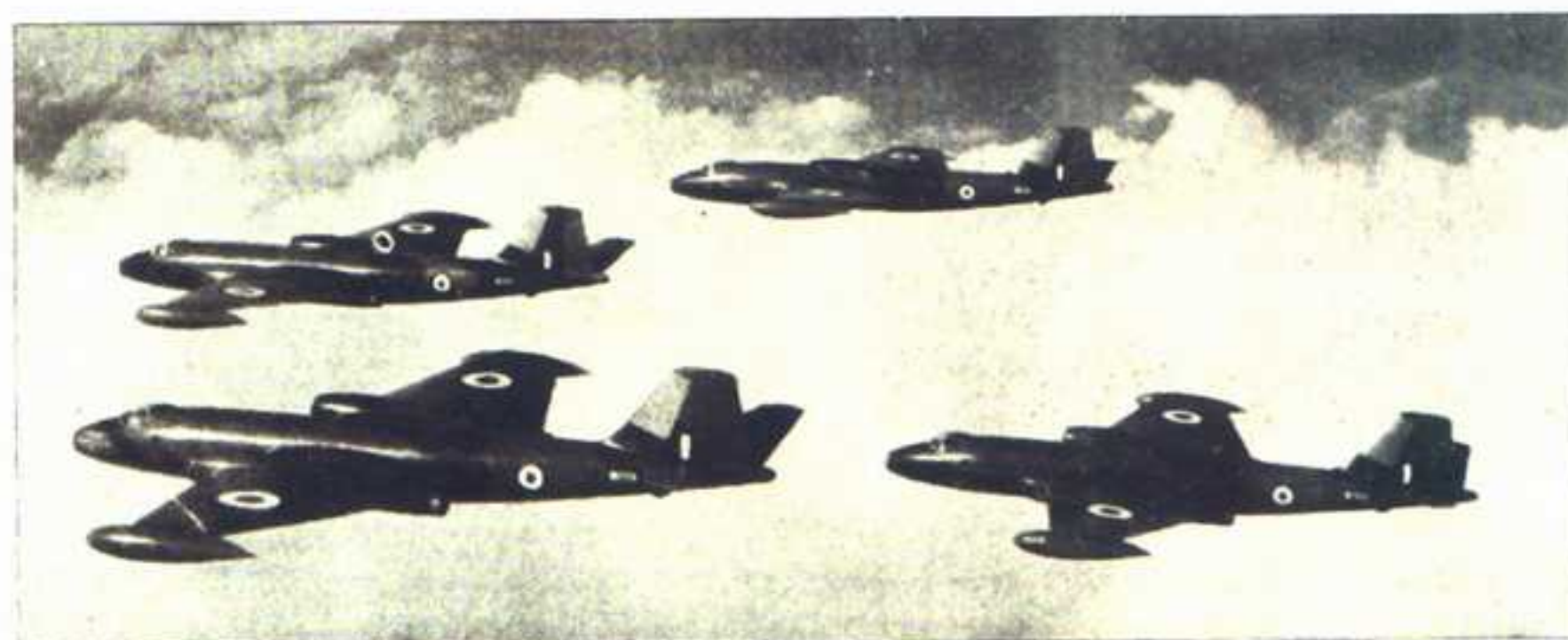
La unidad se reformó en Gran Bretaña en mayo de 1944 para desempeñar cometidos específicos durante la invasión de Francia. Fue equipado con Wellington Mk XIII especiales y llevó a cabo reconocimientos nocturnos detrás de las líneas enemigas. Se trasladó a Amberes en setiembre y a Eindhoven en 1945 (foto D.H.T. Green).

2.º Group en bombardeos nocturnos, proveyéndoles de iluminación del blanco. Éste fue un gran período para el escuadrón, que se intensificó con su traslado al continente en setiembre de 1944. Pasó a operar sobre Alemania y se desplazó progresivamente hacia el este a medida que los ejércitos avanzaban. El escuadrón fue uno de los pocos que sufrieron pérdidas bajo los ataques de la Luftwaffe en Año Nuevo, pues sus Wellington eran blancos fáciles, pero pronto volvió a la acción y a principios de año se le otorgó una nueva misión, la ejecución de patrullas de reconocimiento óptico y usando equipo para localizar los reflectores de infrarrojos alemanes. Al acabar la guerra, y tras un breve período, voló en misiones de vigilancia para los gobiernos de Noruega y Dinamarca, pero se disolvió en Eindhoven el 7 de agosto de 1945.

Al día siguiente el 613.º Squadron, estacionado en Epinoy (Francia), fue redesignado 69.º Squadron y durante siete meses sirvió en misiones de bombardeo ligero con los de Havilland Mosquito FB. Mk 6, desde dicha base. A principios de 1946 ya no se necesitaban bombarderos de la RAF en Francia, por lo que el escuadrón

fue disuelto el 28 de marzo. Cuatro días más tarde fue creado de nuevo, redesignado el 180.º Squadron en Wahn (Alemania). Una vez más era un escuadrón de Mosquito, con los B. Mk 16. Así, se convirtió a misiones de vigilancia, aunque su cometido principal fue la cobertura de un servicio de correo entre Nuremberg y Londres durante el juicio a los criminales de guerra del III Reich. Fue eventualmente disuelto en Wahn el 6 de noviembre de 1947.

El 5 de mayo de 1954 el escuadrón volvió a constituirse y fue destinado a su en tiempos famoso cometido. El lugar era Laarbruch, en la RAF Germany, y estaba equipado con los aparatos de reconocimiento a reacción English Electric Canberra PR. Mk 3. Aún basado en la República Federal de Alemania, voló gran parte de sus misiones en la zona del Mediterráneo, con destacamentos en Luqa (Malta) principalmente, pero también en Idris y El Adem, en el continente africano. Asimismo, voló con la RAF Germany, pero a medida que pasó el tiempo sus cometidos principales estaban en el Mediterráneo. El 1 de julio de 1958, fue disuelto en Luqa y redesignado 39.º Squadron.



En mayo de 1954 el 69.º Squadron fue reformado como unidad de reconocimiento equipada con los Canberra PR. Mk 3, en el seno de la RAF Germany. Esta fotografía de una formación de cuatro aparatos fue tomada durante esa época. Se trasladó definitivamente a su antigua base de Malta y fue redesignado 39.º Squadron.

70.º Squadron



El 70.º Squadron se formó (sin secuencia numérica) en Farnborough el 22 de abril de 1916 y, a diferencia de la mayoría de escuadrones de aquel momento, no pasó de seis a nueve meses como unidad de conversión. Estaba equipado con los Sopwith 1 1/2 Strutter para aliviar la urgente demanda de cazas en Francia, y a medida que cada patrulla era puesta a punto se trasladaba a Francia. Así, la Patrulla A partió el 2.º de mayo y la Patrulla C el 30 de julio de 1916.

El 70.º fue el primer escuadrón del RFC equipado con un avión dotado con una ametralladora sincronizada, disparando a través de la hélice, y el 1 1/2 Strutter era verdaderamente un aparato polivalente, que igual se adaptaba al bombardeo que al combate. Al principio el escuadrón empleó este modelo en reconocimientos de

largo alcance y misiones de bombardeo, pero durante la batalla de Somme en el verano de 1916 fue inmediatamente utilizado en acciones de escolta y caza en las que obtuvo un éxito temporal. De todas formas, los 1 1/2 Strutter quedaron superados ante la aparición de los cazas Albatros D.III y Halberstadt en otoño; la reorganización de los cazas alemanes en amplios «círcos» se tradujo en numerosas bajas para el 70.º Squadron.

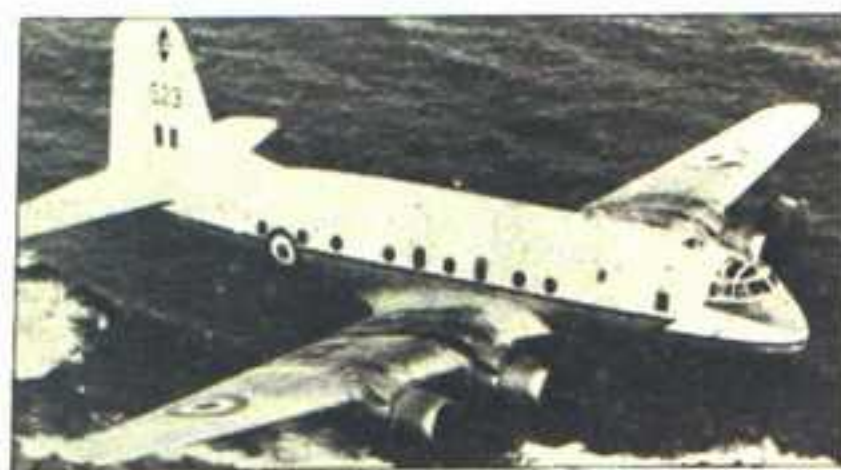
En las batallas de Arrás y Messines el escuadrón volvió a misiones de reconocimiento y bombardeo. Éstas continuaron a lo largo del invierno de 1916-17 y en la primavera y principios de verano de 1917. En julio de 1917 se convirtió en el primer escuadrón de la RAF que recibía los Sopwith Camel. Inmediatamente abandonó las demás misiones para volver al combate



El modelo más evolucionado de la familia de bombarderos Vickers fue el Vickers Valentia, que comenzó a operar con el 70.º Squadron en 1935.

aéreo, en el sector de Yprés, y durante la lucha en dicho sector entró de lleno en el ametrallamiento de las fuerzas de tierra. En setiembre utilizó también sus Camel en un intento de combatir de noche los ataques alema-

70.º Squadron (sigue)



Cuando se produjo la disolución del Ala de Transporte de Oriente Medio, el 70.º Squadron continuó efectuando tareas de transporte en Egipto con los Hastings y se trasladó a Chipre en 1956 (foto John D.R. Rawlings).

nes y en octubre empezó a efectuar salidas de interdicción, con bombas y fuego de ametralladoras, contra los aeródromos de retaguardia alemanes.

En 1918 el escuadrón se encontró profundamente envuelto en los inicios de la ofensiva alemana de marzo con el 3.º Ejército. Una vez rechazada, el escuadrón voló en Flandes con la 2.ª Brigada y los belgas, participando en continuas operaciones de escolta y ataque al suelo. Al declararse el armisticio registraba un total de 304 aparatos enemigos derribados. Tras ello, siguió en Alemania hasta febrero de 1919, volviendo a Gran Bretaña y siendo disuelto en Spitalgate el 22 de enero de 1920.

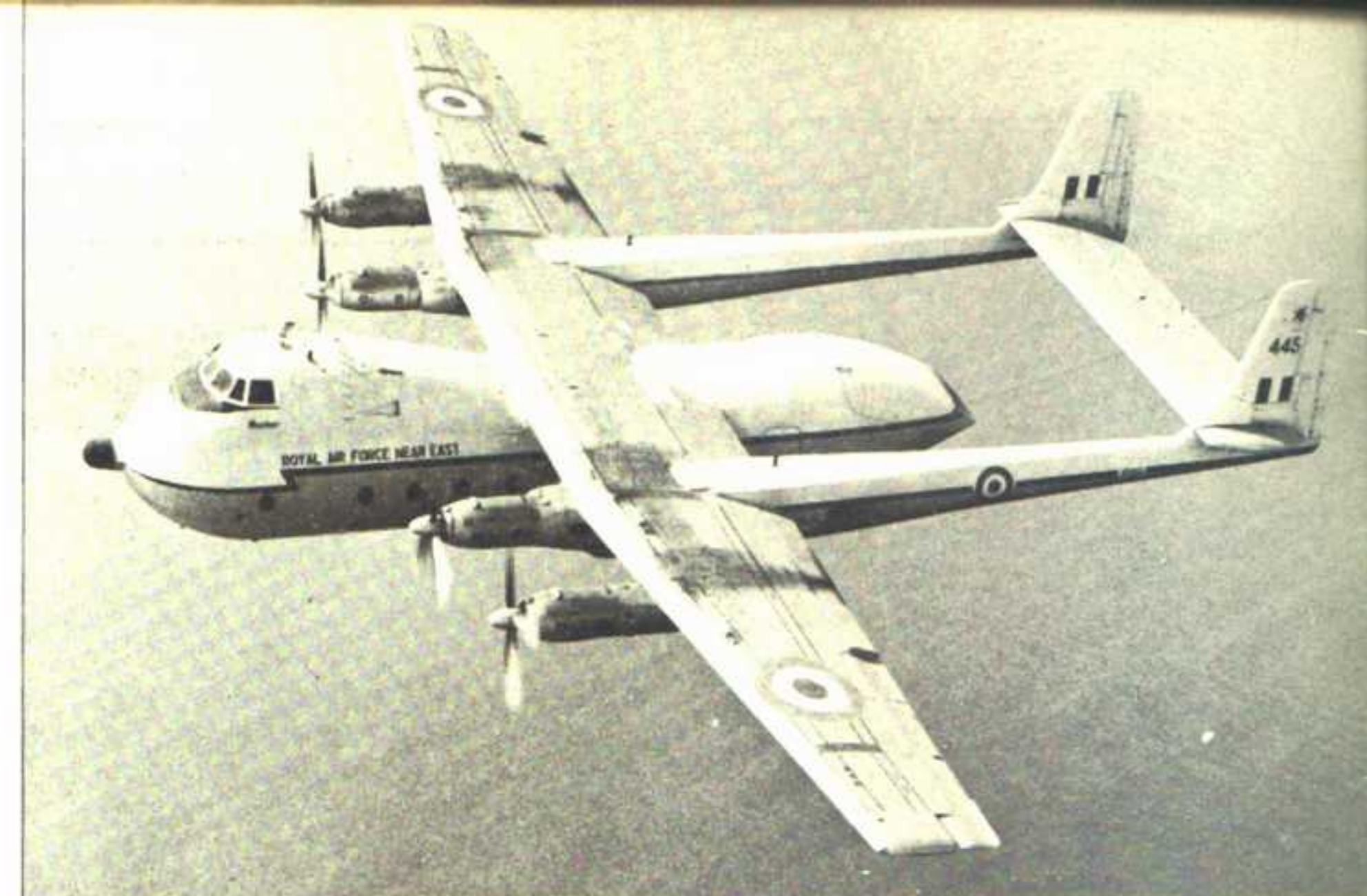
El 1 de febrero de 1920, el 58.º Squadron de Heliópolis fue redesignado 70.º Squadron y la nueva unidad adoptó un papel completamente diferente. Ahora era un escuadrón de bombardeo pesado, equipado con los Handley Page 0/400 y algún Vickers Vimy; estos últimos remplazaron por completo a los 0/400 poco después. Su primer cometido importante era reforzar los autoametralladores británicos que se abrían camino a través del desierto hacia Iraq, cometido que sería seguido por el transporte postal de El Cairo a Bagdad. A finales de 1921 el escuadrón se trasladó a Iraq y permaneció estacionado en dicho país por un espacio de 18 años. En noviembre de 1922 los transportes y bombarderos Vickers Vernon sustituyeron a los Vimy, y el escuadrón empezó a cubrir rutas postales. Durante los cinco años siguientes ésta fue una de sus misiones principales, hasta que fue remplazado por Imperial Airways. El 70.º se centró sobre todo en el apoyo a las fuerzas del norte de Iraq, en lucha con tribus disidentes en la frontera. Se enviaron suministros a bases como Kirkuk, se evacuaban guarniciones cuan-

do quedaban sitiadas y se realizaron ataques de bombardeo de castigo contra los rebeldes en cuestión. La mayor de estas operaciones tuvo lugar en el invierno de 1929, cuando el 70.º voló 45 320 km en dos meses y evacuó alrededor de 500 personas de Kabul. Ahora el escuadrón se encontraba volando con los Vickers Victoria, un descendiente del Vernon mucho más avanzado que sirvió hasta 1935, cuando otro avance técnico, el Valentia, le reemplazó. Su cometido seguía siendo el mismo al acercarse la II Guerra Mundial.

El 18 de setiembre, a los pocos días de tener los nuevos Wellington, el escuadrón empezó su ofensiva de bombardeo atacando naves italianas en el puerto de Bengasi. Esto se convirtió en el objetivo regular del 70.º, si bien llegó a alcanzar Italia y Grecia, la última especialmente durante la campaña griega, cuando estuvo destacado en Tatoi durante tres semanas en noviembre de 1940. El escuadrón tenía su base en la Zona del Canal pero envió destacamentos al norte y sur del desierto a medida que la suerte británica disminuía y aumentaba. Durante 1941-42 su cometido siguió siendo el mismo e incesante: carga de bombas al anochecer, emprender viaje por la noche a lo largo de las costas y bombardear uno de los objetivos familiares al amanecer y volver a la base. A finales de 1942, a raíz de la famosa ruptura de Montgomery en El Alamein, la unidad se unió a otros escuadrones de Wellington en un continuo bombardeo de las posiciones de la artillería enemiga, cambiando del bombardeo estratégico al táctico.

Ello permitió al escuadrón desplazarse a lo largo del desierto y, con el nuevo Wellington Mk III, aumentar su eficacia al tiempo que el enemigo retrocedía a Túnez y evacuaba África. A medida que esto ocurría, los objetivos cambiaron progresivamente hacia Sicilia e Italia, y el 70.º se dedicó ahora a limpiar las zonas de los futuros desembarcos, que apoyó mediante incursiones de bombardeo táctico. A finales de 1943, el 70.º pudo trasladarse a Italia y una vez allí sus operaciones se diversificaron, con bombardeo de objetivos en el norte de Italia, Yugoslavia y Austria, lanzamiento de provisiones a los partisanos en Yugoslavia, y salidas de minado en el Danubio. En enero de 1945, el escuadrón dejó el Wellington en favor del Consolidated Liberator, ganando mucho más alcance y cuatro motores en vez de dos. Acabada la guerra, el escua-

El 71.º Squadron fue el cuarto escuadrón íntegramente australiano de la I Guerra Mundial y se constituyó en Castle Bromwich el 27 de marzo de 1917 con personal que, procedente del gran continente austral, llegó a Gran Bretaña para unirse al RFC británico. Durante los primeros meses se entrenó con aparatos de diversos tipos, pero hacia finales de año fue convertido en una unidad de caza; equipado con el Sopwith Camel, se trasladó a Francia y se estableció en St Omer el 18 de diciembre de 1917. Inició inmediatamente patrullas ofensivas sobre las trincheras, cometido que siguió desempeñando al ser redenominado 4.º Squadron del AFC el 19 de enero de 1918. Al cabo de unas semanas, y encuadrado en la 80.ª Ala, se dedicó de pleno a las operaciones en tierra para frenar la ofensiva de marzo alemana, que estuvo muy cerca de conseguir sus



Cuando a finales de los años cincuenta se redujeron los efectivos de transporte en Oriente Medio, el 70.º permaneció allí y en 1967 se reequipó con Argosy C.Mk 1 (foto Bruce Robertson).

drón siguió en Italia hasta octubre de 1945, en que volvió a Egipto y fue disuelto en Shallufa el 31 de marzo de 1947.

Pasó un año completo antes de que el 70.º Squadron reapareciera. De nuevo, empezó en Oriente Medio, cuando el 1 de mayo de 1948 el 215.º Squadron fue redesignado; el 70.º Squadron volvió a su papel de preguerra como unidad de transporte, equipada con los Douglas Dakota C.Mk 4. Los utilizó principalmente para cubrir las rutas de Oriente Medio, recién iniciadas por la RAF de posguerra. Los Dakota duraron un par de años y el escuadrón fue reequipado con los Vickers Valetta C.Mk 1. Además de cobertura de rutas, el escuadrón llevó a cabo misiones de transporte táctico y de lanzamiento de paracaidistas. A principios de los años cincuenta el escuadrón no tuvo un momento de respiro, pues además de sus cometidos habituales hubo de encargarse del transporte de tropas a raíz de los disturbios en Chipre y Kenia. A principios de 1956 el 70.º fue reequipado con los Handley Page Hastings, coincidiendo con su traslado a una base en Chipre. Desde allí, entrado el año, efectuó salidas de lanzamiento de paracaidistas en Port Said en la breve campaña de Suez.

El 70.º Squadron permaneció estacionado en Chipre durante 19 años, período en el que se convirtió en la principal unidad de transporte de la Fuerza Aérea de Oriente Medio. En noviembre de 1967 fue reequipado con el Hawker Siddeley Argosy C.Mk



El emblema del león se remonta a la época en que el 70.º voló aparatos propulsados con motores Napier Lion. En la fotografía aparece en la deriva de un Argosy, conocido por los miembros del escuadrón con el nombre de «bombardeo de chocolate».

1, que pasó a cubrir tanto los destinos nacidos del tratado de la CENTO como los habituales de la RAF. En 1970 el Lockheed Hercules C.Mk 1 fue remplazando gradualmente al Argosy, si bien algunos ejemplares de este último siguieron en activo hasta 1972. Tres años más tarde, el 70.º Squadron dejó Chipre y regresó a Gran Bretaña, por primera vez desde 1920. Pasó a formar parte del Ala de Transporte de Lyneham y todavía hoy sigue desempeñando los diversos tipos de misiones de transporte y apoyo propias de esta ala de aviones Hercules. Jugó un papel activo durante la guerra de las Malvinas y acudirá a cualquier punto en que la RAF necesite efectivos de transporte.

71.º Squadron



objetivos; una vez controlada ésta, el escuadrón volvió a las salidas a alta cota propias de las demás unidades de caza, en las que se entablaron combates con frecuencia. Ésa fue la tónica durante el verano de 1918, pero en setiembre el escuadrón fue brevemente retirado de las operaciones de ataque al suelo que marcaron la actividad de la RAF durante las últimas semanas de hostilidades. Al acabar la guerra fue asignado al Ejército de Ocupación, con el que sirvió hasta ser disuelto el 28 de febrero de 1919.

En 1940, cuando en Estados Unidos comenzaban a alzarse las primeras voces contra el intencionado aislamiento de ese país, muchos norteamericanos acudieron a Gran Bretaña para tomar parte activa en la guerra. Un grupo de pilotos voluntarios fue encuadrado a nivel de escuadrón en Church Fenton y a esa nueva unidad

se dio el nombre de 71.º Squadron. Esos pilotos se entrenaron en los Miles Master y comenzaron a utilizar cazas Brewster Buffalo como medida interina hasta que en noviembre se dispuso de los necesarios Hawker Hurricane. El escuadrón se convirtió rápidamente a este modelo y fue declarado operacional en febrero de 1941. Su primera victoria se registró en junio, mientras formaba parte del Ala North Weald, y ese mismo verano llevó a cabo infinidad de salidas de caza libre, de escolta de bombarderos, «Rhubarbs» y alertas contra incursiones. En agosto, el «Eagles», como el 70.º había sido bautizado, se reequipó con el Supermarine Spitfire e intensificó su actividad hasta que el invierno puso coto al ritmo operacional y a la moral de las tripulaciones.

Continúa en la pág. 3812

La guerra fría

El Arma Aérea de la Flota

Al concluir la II Guerra Mundial, el Arma Aérea de la Flota británica se redujo rápidamente, ya que los aviones recibidos por la Ley de Préstamos y Arriendos hubieron de ser devueltos a Estados Unidos. Sin embargo, al cabo de pocos años comenzó a entrar en servicio una nueva hornada de aviones navales británicos.

El día de la capitulación japonesa, el 15 de agosto de 1945, el Arma Aérea de la Flota británica tenía un total de 72 escuadrones de primera línea, todos ellos con aviones de ala fija y motor de émbolo. Estos iban de los Supermarine Seafire, Vought Corsair y Grumman Hellcat en la mayoría de los escuadrones de caza a los Fairey Firefly, Fairey Barracuda y Grumman Avenger en las unidades multiplazas. Cuando entró en acción en la crisis de Suez, a finales de 1956, el AAF se había reducido a 23 escuadrones; pero entretanto su material de vuelo se había transformado, pues dos de esos escuadrones operaban con helicópteros y la mayoría de los restantes volaban en aviones a reacción y turbohélice.

Cuando Japón se rindió, gran parte del potencial del Arma Aérea de la Flota se hallaba en Extremo Oriente, donde se encontraban no menos de 34 portaviones operacionales y se esperaba la llegada de algunos más. Muchos de ellos eran pequeños portaviones de escolta encuadrados en la Flota de las Indias Orientales, mientras que los portaviones de escuadra y los ligeros de escuadra se hallaban con la Flota del Pacífico, que estaba previsto que se expandiese en los meses subsiguientes mediante la puesta en servicio de más buques. Al cesar las hostilidades desapareció repenti-

namente la necesidad de una flota tan vasta y al instante empezó su reducción.

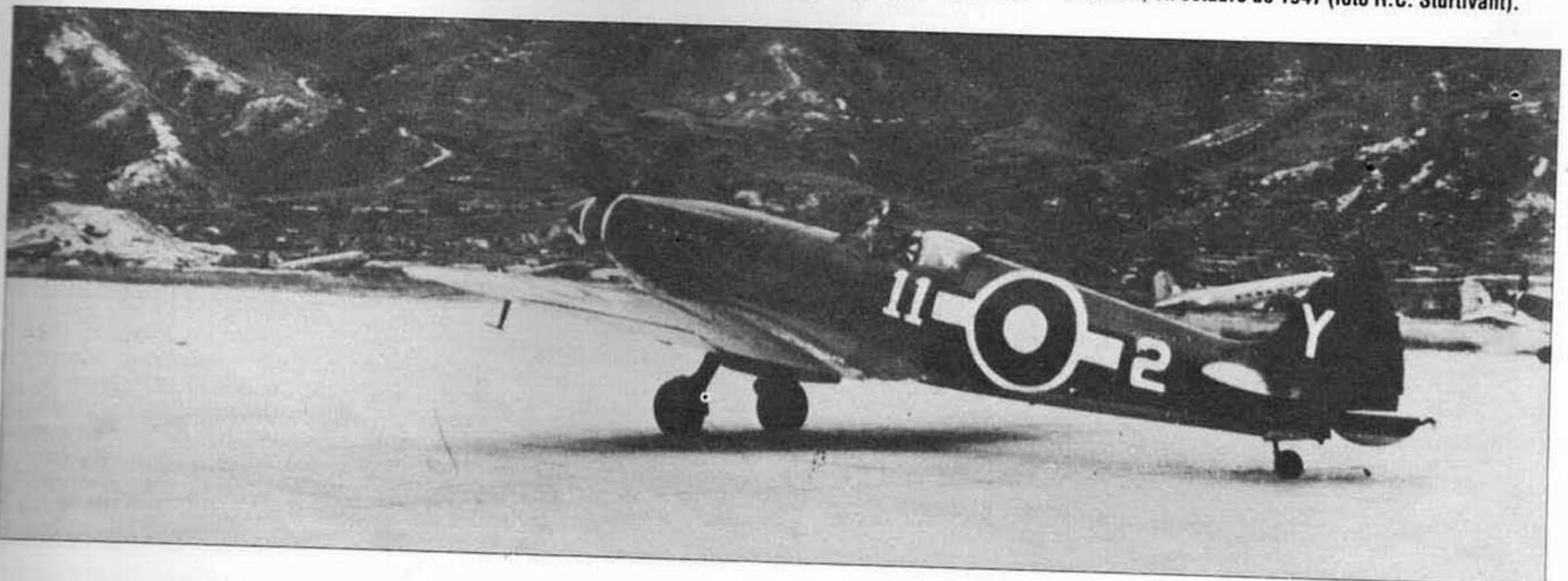
Pero la victoria sobre Japón no supuso el inmediato cese de las actividades aeronavales, pues la inteligencia militar descubrió que se estaban preparando algunas lanchas ligeras japonesas para realizar ataques suicidas emulando a los *kamikaze* aéreos. Su principal objetivo potencial podía ser Hong Kong y la tarea de contrarrestar esta amenaza recayó en los aviones de los HMS *Venerable* y HMS *Indomitable*. Durante las dos semanas que siguieron al cese oficial de las hostilidades, los Barracuda, Avenger, Hellcat y Corsair de ambos buques llevaron a cabo ataques de bombardeo y ametrallamiento sobre cualquier lancha o bote sospechoso, así como contra juncos piratas.

Al acabar la guerra, en el seno del Arma Aérea de la Flota se consideraba que el lanzamiento de las bombas atómicas había privado a sus pilotos de la posibilidad de demostrar contra la metrópoli japonesa su indudable poderío, amasado con el paso de los años. El portaviones era sin duda el *capital ship* de la Royal Navy en sustitución del acorazado, y estaba previsto que varios portaviones ligeros de escuadra más se unieran a la Flota del Pacífico, cada uno con su propio grupo aéreo em-

barcado. En lugar de eso, se disolvieron escuadrones y cientos de aviones fueron dados de baja: muchos de los recibidos mediante la Ley de Préstamos y Arriendos fueron simplemente arrojados por las bordas o desguazados en arsenales en tierra. Algunos portaviones se convirtieron en transportes de tropas, algunos de los cuales se emplearon para repatriar prisioneros de guerra. Los portaviones de escolta conseguidos por los Préstamos y Arriendos hubieron de ser devueltos a EE UU para su reconversión en mercantes, hasta el punto de que en noviembre la Flota de las Indias Orientales había dejado prácticamente de existir.

Con la retirada de la mayoría de los aviones estadounidenses, el Arma Aérea de posguerra pasó a depender básicamente del Fairey Firefly y de versiones mejoradas del Supermarine Seafire. A principios de 1947, los escuadrones de primera línea supervivientes esta-

Este Supermarine Seafire F.Mk 15 del 806.º Squadron estuvo basado en el HMS *Glory* con la Flota del Pacífico británica a finales de 1946. Equipada inicialmente con Seafire F.Mk 3, esta unidad formaba parte del 16.º Grupo Aéreo Embarcado junto con los Barracuda del 837.º Squadron y realizó una gira por Australia antes de regresar a Gran Bretaña para ser disuelta, en octubre de 1947 (foto R.C. Sturtivant).





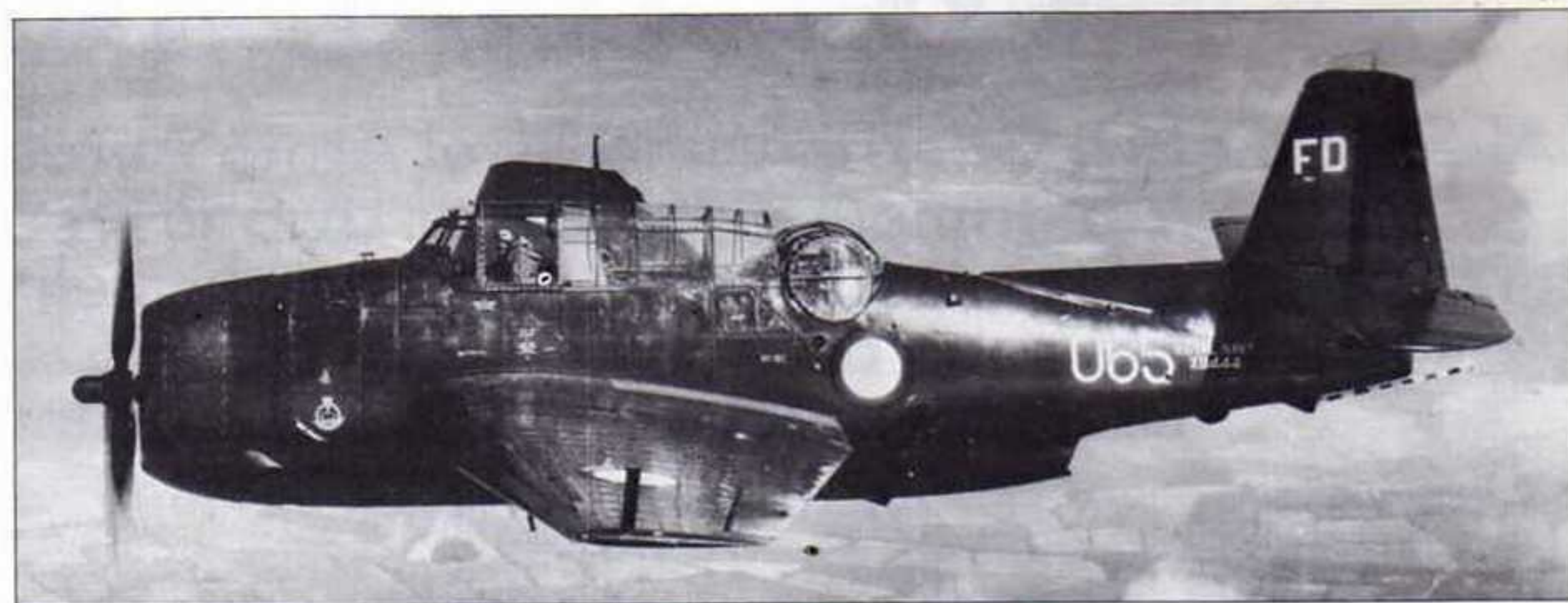
El primer usuario operacional del caza y torpedero Blackburn Firebrand fue el 813.º Squadron, en setiembre de 1945. El aparato ilustrado es un TF Mk 5 de esta unidad y está equipado con un torpedo cuyas derivas de estabilización direccional son del tipo MAT Mk IV.

ban equipados casi enteramente con estos dos modelos; cada grupo aéreo embarcado constaba de un escuadrón de caza asignado a un portaviones ligero de escuadra.

También se produjeron cambios en el personal de vuelo. A medida que progresó la guerra, el número de pilotos profesionales de la Royal Navy disponibles por el AAF fue disminuyendo al tiempo que se incrementaba el de miembros de la Reserva Voluntaria (RNVR). Muchos de estos últimos volvieron a sus ocupaciones civiles a los pocos meses de acabadas las hostilidades, pero todavía bastantes decidieron continuar en activo en un nuevo esquema de servicio a corto plazo y convertirse en miembros de la Royal Navy (Air) Branch. Quienes dejaron el servicio tuvieron todavía la oportunidad de seguir en contacto con el AAF, ya que se crearon varios escuadrones aéreos de la RNVR en estaciones aeronavales diseminadas por las costas del país; estas unidades estuvieron equipadas inicialmente con Seafire y Firefly.

Equipo de posguerra

Aunque tuvieron que pasar algunos años antes de que se produjese un cambio radical en el material de vuelo empleado por el Arma Aérea de posguerra, al acabar la guerra existían una serie de nuevos modelos. El 813.º Squadron fue equipado con el Blackburn Firebrand, un caza monoplaza de interdicción y torpedeo que no tuvo demasiado éxito, debido principalmente a que su larga sección de proa no se adaptaba bien a las operaciones embarcadas. También tuvo una aceptación limitada el bimotor de Havilland Sea Mosquito, una adaptación de su famosa contrapartida de la RAF que fue utilizada durante un tiem-



po por el 811.º Squadron como avión de interdicción. Su hermano monoplaza, el de Havilland Sea Hornet, adaptado también de un tipo de la RAF, tuvo más aceptación y se construyó en cierta cantidad para su empleo como caza diurno y nocturno y como avión de reconocimiento durante algunos años. Destinado a ser el último caza naval británico con motor de émbolo, el Hawker Sea Fury entró en servicio en 1947 y, tras ser desarrollado como caza de interdicción, sirvió durante varios años con cierto número de escuadrones, incluidos algunos de las armadas de la Commonwealth.

A finales de 1947 dejó de existir la Flota del Pacífico y el potencial aéreo embarcado en ultramar de la Royal Navy se concentró en el Mediterráneo. Sin embargo, durante 1949 se decidió implicar al Arma Aérea de la Flota en actividades contra los guerrilleros comunistas en Malasia. Así, el HMS *Triumph*, un portaviones ligero de escolta que se hallaba en el Mediterráneo, zarpó en agosto de ese año con destino a Extremo Oriente. Llevaba a bordo el 13.º Grupo Aéreo Embarcado, integrado por los Seafire FR Mk 47 del 800.º Squadron y los Firefly FR Mk 1 y NF Mk 1 del 827.º Squadron; estos aparatos realizaron varias incursiones entre octubre de 1949 y enero de

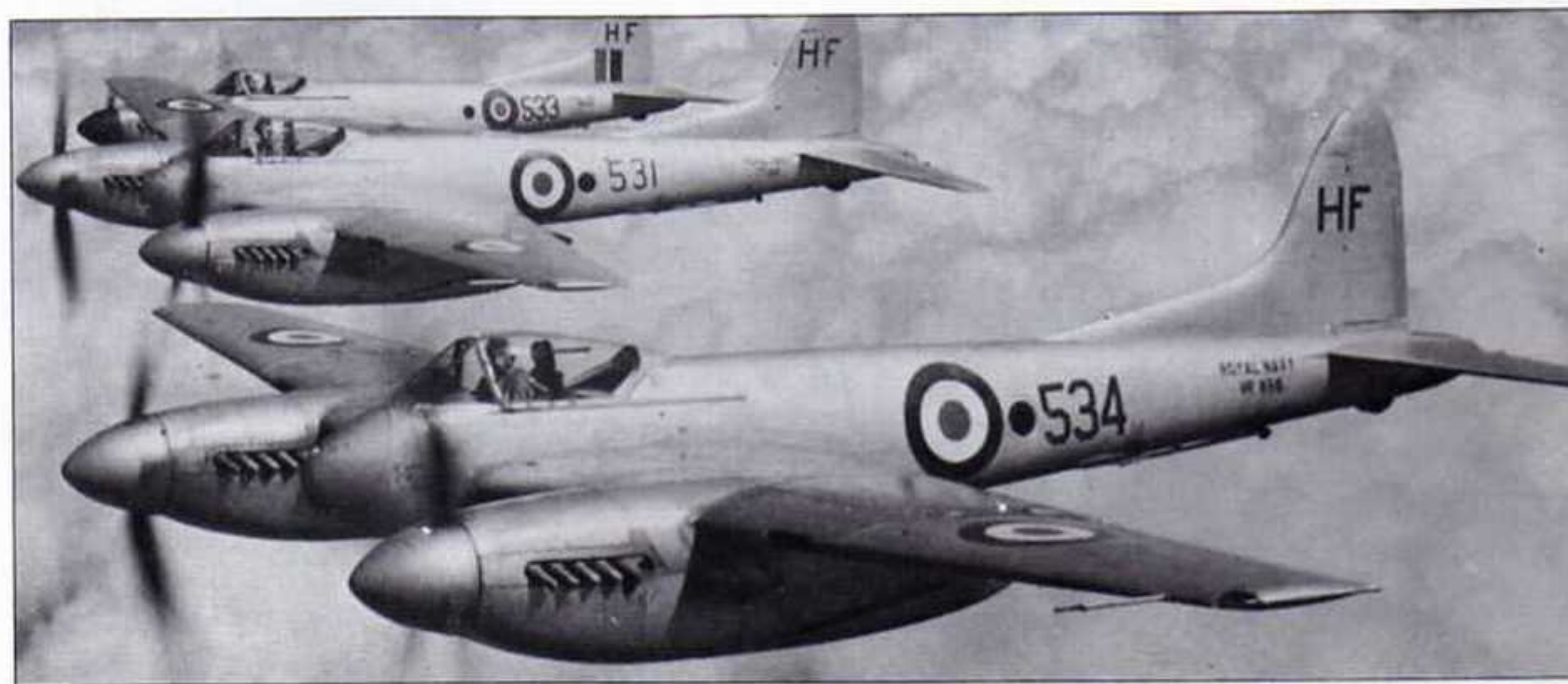
El Grumman Avenger TBM-3E XB444 del 730.º Squadron en vuelo sobre la estación aeronaval de Ford en 1954. Este escuadrón, conocido también como Unidad de Evaluaciones de Servicio, fue responsable de las pruebas de distintos tipos de mecanismos de catapultaje y apontaje. En 1954, este avión realizó el primer apontaje en un portaviones británico (el HMS *Centaur*) equipado con cubierta angular.

1950, después de lo cual el buque permaneció en la región.

Su presencia allí era fortuita cuando en junio de 1950 estalló la guerra de Corea. Al cabo de unos días, la nueva Flota de Extremo Oriente británica estuvo a disposición de las fuerzas occidentales enviadas en defensa de Corea del Sur contra sus primos del norte; el HMS *Triumph* entró inmediatamente en acción en el mar Amarillo, apoyando el bloqueo de las costas occidentales. A pesar de la falta de objetivos viables y de los problemas operativos debidos a la escasez de repuestos, los aviones del *Triumph* atacaron con éxito la navegación de cabotaje y blancos costeros: en setiembre el grupo aéreo hundió dos buques costeros y dañó cinco mayores y un dragaminas. El portaviones de mantenimiento HMS *Unicorn* trajo aviones de refresco, pero el desgaste operativo era muy elevado y a finales de ese mes sólo estaban en condiciones de actuar dos Firefly y un Seafire. La situación mejoró en octubre con la llegada del *Theseus*, otro portaviones de posguerra, de manera que el *Triumph* pudo regresar a Gran Bretaña, donde fue disuelto su grupo aéreo.

El recién llegado trajo consigo el 17.º Grupo Aéreo Embarcado y éste a su vez aviones más modernos, como los Sea Fury FB Mk 11 del 807.º Squadron y los Firefly Mk 5 del 810.º Squadron. Estos dos modelos iban a normalizarse en los grupos aéreos durante la guerra de Corea. Cuando el 17.º Grupo se retiró, siete meses después, había realizado unas 3 500 salidas, muchas de ellas en atroces condiciones meteorológicas; parte del tiempo lo pasó al largo de la costa este en compañía del portaviones estadounidense USS *Bataan*, con el que se turnaba para operar cada cuatro

Aviones de Havilland Sea Hornet FR Mk 20 del 728.º Squadron, estacionado en 1954 en la base de Hal Far (Malta). Esta Unidad de Requerimientos de la Flota, que anteriormente había estado basada en Ta Kali, llevaba a cabo varios tipos de servicios para los buques de la Flota del Mediterráneo.



Uno de los primeros Hawker Sea Fury FB.Mk 11 de serie con los colores del 805.º Squadron de la Royal Australian Navy, que en 1948 se trasladó a Irlanda del Norte para equiparse con este modelo. Esta unidad zarpó al año siguiente en el HMAS Sydney y participó en la guerra de Corea. En octubre de 1952 estuvo embarcada durante las evaluaciones atómicas en las islas Monte Bello.



días. Su cometido fue asumido en abril de 1951 por el 14.º Grupo Aéreo Embarcado del HMS *Glory*, equipado también con Sea Fury y Firefly Mk 5; esta unidad fue relevada por el 20.º Grupo Aéreo Embarcado del HMAS Sydney entre setiembre de 1951 y enero de 1952. Estos dos buques incorporaban ya una innovación, el aparato de salvamento Westland Dragonfly HR.Mk 1. Este helicóptero resultó mucho más versátil que el anfibio Supermarine Sea Otter empleado con anterioridad en ese cometido y su presencia fue providencial para algunas tripulaciones, que le deben sus vidas.

El *Glory* regresó a Gran Bretaña en mayo de 1952 y su lugar fue ocupado por el HMS *Ocean* y por un nuevo 17.º Grupo Aéreo Embarcado que ahora comprendía a los Squadrons n.ºs 802 y 825, equipados respectivamente con los Sea Fury FB.Mk 11 y Firefly Mk 5; en agosto, un piloto del primero consiguió acreditar el derribo de un Mikoyan-Gurevich MiG-15. El sistema de numerar los grupos aéreos dejó de emplearse por entonces, pero cuando el *Glory* zarpó de nuevo en noviembre llevaba una formación similar, en forma de los Sea Fury del 801.º Squadron y los Firefly del 821.º Squadron. Este buque fue remplazado en mayo de 1953 por el *Ocean*, que transportaba a bordo los Squadrons n.ºs 807 y 810; pero la actuación de este buque fue breve, pues a las 10,00 (hora local) del 27 de julio de 1953 se firmaba el armisticio en Panmunjon.

Por entonces el helicóptero había comenzado a difundirse en el Arma Aérea de la Flota, aunque inicialmente se empleó para el salvamento y las comunicaciones. A principios de 1945 habían comenzado las evaluaciones del Sikorsky Hoverfly y en marzo de 1947 se constituyó en Gosport el 705.º Squadron, equipado completamente con este modelo. En 1950 esta unidad se convirtió al Westland Dragon-

fly, una versión «britanizada» del Sikorsky S-51. La viabilidad de este modelo se demostró en unas evaluaciones efectuadas en 1951 en el buque auxiliar *Fort Duquesne* y este tipo comenzó a remplazar a los Sea Otter de salvamento, tanto a los embarcados como a los basados en tierra. A principios de 1953 los Dragonfly jugaron un papel relevante a ambas orillas del mar del Norte, cuando el 705.º Squadron fue requerido para llevar a cabo misiones de salvamento en los Países Bajos y los condados orientales de Inglaterra a raíz de las inundaciones que desolaron zonas costeras en la noche del 31 de enero al 1 de febrero. El Dragonfly fue sustituido a partir de 1952 por el Sikorsky S-55, producido bajo licencia como Westland Whirlwind.

Helicópteros en Malasia

Los Whirlwind hubieron de demostrar al poco tiempo sus aptitudes. Se formó el 848.º Squadron en octubre de 1952 con diez Sikorsky HRS-2, llamados Whirlwind HAR.Mk 21 en servicio con la Royal Navy, y a finales de año embarcó en el HMS *Perseus* para trasladarse a Extremo Oriente. Durante los tres años siguientes, el escuadrón efectuó operaciones en apoyo de las fuerzas de tierra empeñadas en combatir las guerrillas comunistas de las junglas malayas. Los helicópteros llevaban incluso perros adiestrados para seguir al enemigo, en lugar de aventurarse a llevarlos a pie a través de las selvas, y con ellos se podían evacuar heridos en áreas remotas y trasladarlos rápidamente a hospitales de sangre; se podía también lanzar panfletos y transportar suministros allí donde hiciesen más falta. En resumen, el helicóptero tuvo un gran impacto táctico y logístico. Entre febrero de 1953 y noviembre de 1956, el escuadrón, que operó desde las bases de retaguardia de Sembawang y Kuala Lumpur, voló 9 763 horas operacionales, trasladó 41 104 soldados, transportó



Antes de que entrasen en servicio los Whirlwind producidos con licencia, el Arma Aérea de la Flota recibió 25 Sikorsky S-55 originales con las designaciones de HAR.Mk 21 y HAS.Mk 22. El aparato de la fotografía, el HAR.Mk 21 WV194 del 848.º Squadron, aparece en el curso de una misión de apoyo en Malasia (foto Bruce Robertson).

371 800 kg de carga, evacuó 764 bajas y llevó 2 926 pasajeros. Pero una serie de problemas motrices obligaron a inmovilizar los helicópteros y finalmente el escuadrón fue disuelto.

Mientras tanto, comenzaban a aparecer nuevos modelos de ala fija. A principios de 1945 se habían iniciado las evaluaciones con aviones de reacción y en diciembre de ese año un de Havilland Vampire modificado apuntó con éxito en el *Ocean*, pilotado por el capitán de corbeta E.M. «Winkle» Brown, pero no fue hasta marzo de 1952 que los Supermarine

Las bandas diagonales pintadas en las derivas auxiliares de este Westland Wyvern S.Mk 4 del 830.º Squadron indican probablemente que está pilotado por el oficial al mando. Este modelo, propulsado por un turbohélice Armstrong Siddeley Python ASP.3, entró en servicio de primera línea en noviembre de 1954 y fue utilizado con éxito durante los sucesos de Suez (foto Bruce Robertson).





Este Westland Wyvern S.Mk 4 del 830.º Squadron, embarcado en el HMS *Eagle* en noviembre de 1956, lleva las franjas negras y amarillas que distinguieron a los aviones franceses y británicos que actuaron en la operación de Suez. Durante esa campaña, esta unidad efectuó 82 salidas contra aeródromos y otros objetivos en Egipto, y perdió dos aviones.



Este Westland Dragonfly HR.Mk 3 lleva los emblemas del 705.º Squadron, basado en Gosport en 1955. Versión británica del Sikorsky S-51, este tipo fue utilizado como avión de enlace y comunicaciones, además de operar como un medio rápido y eficaz de salvamento durante los despegues y apontajes.



Attacker del 800.º Squadron embarcaron en el HMS *Eagle* para constituir la primera unidad de caza a reacción que alcanzaba el estatus operacional en la Royal Navy. El Attacker tuvo un éxito limitado pero facilitó la introducción del Hawker Sea Hawk, que entró en servicio al año siguiente para convertirse en el caza diurno normalizado del Arma Aérea de la Flota. Fue complementado por el bideriva de Havilland Sea Venom, que entró en servicio en 1954 como caza todotiempo. Además de estos aparatos propulsados a reacción se utilizaron también otros con motores de turbohélice. El primero de ellos fue el caza y torpedero Westland Wyvern, que remplazó al Firebrand a partir de 1953 y que fue seguido en 1955 por el Fairey Gannet, dedicado a la lucha antisubmarina. Otro cometido introducido en la nueva hornada de portaviones fue la alerta temprana aerotransportada. Como por entonces no había ningún avión británico diseñado para ese fin, en julio de 1952 se

formó el 849.º Squadron con aparatos Douglas Skyraider AEW.Mk 1 con motores de émbolo, cada uno de ellos con un voluminoso radomo ventral.

A partir de 1952 comenzó a entrar en servicio un nuevo tipo de portaviones ligero de escuadra; la serie comenzó con el HMS *Eagle*, seguido por los *Centaur*, *Albion* y *Bulwark*. En estos buques se mejoraron considerablemente las condiciones de habitabilidad, pero, lo que fue más importante, se pudo adoptar una nueva serie de invenciones británicas que estaban a la altura de los nuevos modelos de aviones. Así, el oficial de control de apontaje fue sustituido por el espejo óptico de apontaje, que consentía maniobras más precisas y ágiles. Los viejos aceleradores de despegue, que actuaban por medio de aire comprimido y émbolos hidráulicos, dejaron paso a las catapultas de vapor, alimentadas por las calderas del propio portaviones, en tanto que las cubiertas anguladas ofrecieron mayor espacio de operación para los aviones y redujeron en parte el riesgo de accidentes en las maniobras de despegue y apontaje.

Operaciones en Suez

En julio de 1956 el gobierno egipcio nacionalizó el canal de Suez, lo que dio como resultado que británicos y franceses trazaran un

plan conjunto para recuperar el dominio de esa vital vía de comunicación. Las operaciones empezaron a finales de octubre y comprendieron la participación del Arma Aérea de la Flota. Los aviones de los *Albion*, *Bulwark* y *Eagle* llevaron a cabo ataques contra las Fuerzas Aéreas de Egipto antes de volver su atención a los objetivos del ejército. En los cinco primeros días, los pilotos del AAF realizaron 1 300 salidas, llegando hasta las cuatro diarias. El 5 de noviembre concluyó esta fase de la operación y entonces los helicópteros de los *Theseus* y *Ocean* se dedicaron a trasladar a tierra firme a los Royal Marine Commandos. En total se transportaron a tierra 500 hombres, además de evacuarse gran número de bajas, pero en la medianoche del día siguiente entró en vigor el alto el fuego. La campaña había sido breve, pero había durado lo suficiente para permitir que los pilotos y los aviones del Arma Aérea demostraran sus capacidades y para que ésta pudiese contemplar su futuro con cierto margen de confianza.

Aviones Hawker Sea Hawk FGA.Mk 6 del 804.º Squadron embarcados en el portaviones HMS *Bulwark* durante la crisis de Suez. En seis días de operaciones, esta unidad llevó a término un total de 207 salidas y destruyó y dañó muchos aviones egipcios en tierra, así como carros de combate y otros vehículos militares.



Convair F-102

Delta Dagger

El F-102 Delta Dagger fue el primer interceptor tripulado concebido como parte de un sistema integrado de armas y también el primer delta supersónico puesto en servicio operativo. Además, se trató de la primera de las tres aplicaciones prácticas de la compañía Convair en el campo de las alas de planta en delta.

Como en el caso de otros muchos diseños radicales, el desarrollo del F-102 Delta Dagger no fue nada fácil, ya que se presentaron problemas aerodinámicos y de otras especies que, durante algún tiempo, parecieron no tener solución. Sin embargo, el «Diantres», como se apodaba al F-102, se convirtió en un válido interceptor y en uno de los que han tenido una carrera operativa más larga.

Los orígenes del proyecto del F-102 deben buscarse en enero de 1949, cuando se publicó el ODA (Objetivo de Desarrollo Avanzado), que pedía un nuevo caza capaz de superar las prestaciones de los bombarderos a reacción soviéticos. Comúnmente conocido como «interceptor 1954» (haciendo referencia a la fecha prevista para su puesta en servicio), el ODA cristalizó rápidamente en un proyecto en firme, a partir del que en junio de 1950 se remitió a las industrias del país una solicitud de propuestas. Esencialmente, la célula del nuevo sistema de armas se llamó Proyecto MX-1554, y el más o menos paralelo desarrollo del Proyecto MX-1179 SCE (Sistema de Control Electrónico) en torno al que debía construirse la célula culminó con la concesión de un contrato a la Hughes Aircraft Company en octubre de 1950.

La respuesta de la industria al requerimiento MX-1554 fue buena, ya que cuando finalizó el período de presentación de propuestas, a comienzos de 1951, éstas eran nueve, correspondientes a seis empresas. En cabeza de la lista, con tres proyectos, se hallaba Republic, seguida de North American con dos; las compañías que

concurrían con una única propuesta eran Chance Vought, Convair, Douglas y Lockheed. Durante los seis primeros meses de 1951 la USAF estudió los diferentes trabajos, hasta que el 2 de julio anunció que Convair, Lockheed y Republic habían sido elegidas para seguir adelante con el desarrollo; éste debía comprender la inspección previa de maquetas a tamaño real, momento en el que la propuesta más prometedora podría recibir un contrato de producción en firme.

Posteriormente, sin embargo, este plan de acción fue abandonado, pues el proyecto de Lockheed se desestimó al poco tiempo y el Republic XF-103 progresó sólo un poco más, hasta que cayó víctima de un recorte presupuestario. Así, el contrato del 11 de setiembre de 1951 significaba que la propuesta de Convair, basada en el avión experimental de ala en delta XF-92A, se había impuesto en la competición MX-1554 y que su desarrollo debía empezar de inmediato, en principio utilizando el motor Westinghouse J40 mientras no estaba disponible el algo más potente Wright J67, que había sido seleccionado para el nuevo interceptor.

Al cabo de poco tiempo, en noviembre de 1951, la USAF aceptó

Con grandes paneles rojos para facilitar su identificación, un F-102A vuela raudo y bajo sobre uno de los inhóspitos paisajes de Alaska. En el momento cumbre de su utilización, el Mando de Defensa Aérea disponía de 28 escuadrones equipados con el Delta Dagger como interceptor primario (foto Bruce Robertson).





Los últimos ejemplares del «Diantres» utilizados por el Mando de Defensa Aérea fueron los del 57.º Squadron de Caza de Interceptación de Keflavik, en Islandia. El de la ilustración lleva el emblema de la unidad (el Caballero Negro) tanto en la deriva como en los depósitos.



El primero de los cuatro prototipos YF-102 mostraba ya varios de los rasgos adoptados a raíz de las primeras pruebas del modelo. Véase, por ejemplo, la cubierta de la cabina, de tipo revisado, así como el borde de ataque alar torsionado.

el «Plan Cook-Craigie» en un intento de acelerar el proyecto. Éste suponía la construcción inmediata de los utillajes y de un lote inicial y muy reducido de aviones, al tiempo que se erradicaban los defectos mediante un programa intensivo de evaluación para después proceder con la producción a gran escala. Pero todo ello no fue tan fácil en la práctica.

El período inicial del desarrollo se caracterizó por una sucesión de continuos cambios; la primera evidencia de esto se tuvo en diciembre de 1951, cuando la USAF concedió a Convair otro contrato para la producción de una versión interina del interceptor MX-1554. Ello evidenciaba que el motor J67 no estaría listo a tiempo y que, posiblemente, la porción MX-1179 del sistema de armas podría estar disponible todavía más tarde. A la vista de ello, quedaba claro que el «interceptor 1954» sería incapaz de cumplir con la fecha prevista de entrada en servicio, pero se confiaba que avanzando con una versión simplificada que usase la célula básica MX-1554 se conseguiría acelerar la aparición del interceptor definitivo. El aparato interino recibió la denominación de F-102A, en tanto que el más avanzado debería ser el F-102B. Posteriormente, sin embargo, las diferencias entre ambas células dieron como resultado que el F-102B fuese redesignado F-102A.

Mientras los trabajos en el F-102A progresaban en medio de un barullo de contratiempos, los problemas con el SCE culminaron en la decisión de instalar un sistema de control de tiro simplificado como medida de emergencia: éste fue el Hughes E-9 (redesignado más tarde MG-3 a raíz de un cambio de numeraciones). Se confiaba en que finalmente pudiese instalarse el MX-1179 SCE, pero ello no pudo ser; el MG-3 acabó por ser sustituido por el equipo MG-10, que fue el que se montó en el F-102A. Además, a medida que el peso del avión crecía casi a diario entre 1952 y 1953, se llegó a la

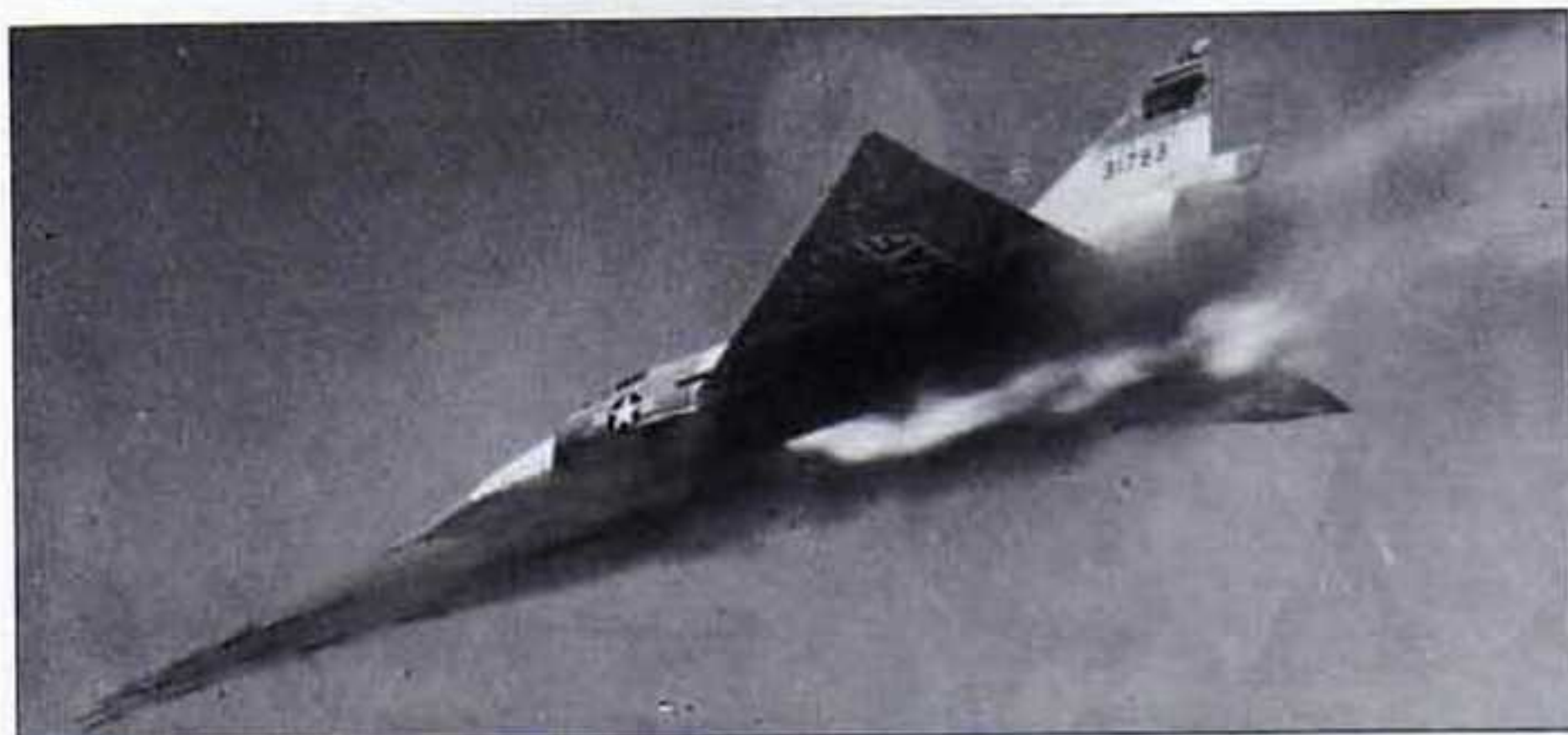
convicción de que el Westinghouse J40 sería incapaz de ofrecer al F-102A las prestaciones necesarias, de manera que se decidió utilizar de forma provisional el Pratt & Whitney J57. En ese momento, el J67 debía equipar solamente al F-102B.

Pero por entonces comenzaban a encontrarse las dificultades más serias. Las evaluaciones realizadas a principios de 1953 en el túnel de viento del NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) habían revelado que las prestaciones previstas resultaban, cuando menos, optimistas. Tomó cierto tiempo convencer a Convair de que sus cálculos estaban equivocados, pero a pesar de ello en junio de 1953 se entregó a la compañía un contrato definitivo de producción en el que se pedían 42 aviones, incluidos dos prototipos YF-102 y varios especímenes de evaluación. En la práctica, todos esos aparatos fueron asignados al programa de investigación y desarrollo tras haber sido ampliamente reformada la estructura básica de sus fuselajes.

Por si hacían falta más pruebas de que las estimaciones habían resultado exageradas, éstas se tuvieron ese mismo año, cuando el primer prototipo YF-102 realizó su vuelo inaugural en la base de Edwards (California) el 24 de octubre de 1953. Aunque ese avión iba a tener una carrera muy breve (resultó destruido en un accidente de despegue el 2 de noviembre de ese año), sobrevivió lo suficiente para proporcionar la incontrovertible evidencia de que, en su forma existente, el Delta Dagger era físicamente incapaz de exceder Mach 1 en vuelo horizontal, una «pega» bastante embarazosa teniendo en cuenta que ésa había sido una de las estipulaciones básicas de la USAF. Las evaluaciones en vuelo se reasumieron el 11 de enero de 1954 y con ellas se recabaron más evidencias del nivel inaceptablemente alto de resistencia transónica. Desde luego, si el caza de Convair quería cumplir con lo especificado por los militares, debía ser objeto de un profundo rediseño.

Se aplica la Regla del Área

La mayor parte de los seis primeros meses de 1954 se utilizó en la adaptación al F-102A de la radicalmente nueva fórmula aerodinámica conocida como *Regla del Área*, concebida por Richard Whitcomb, del NACA. Ello dio como resultado un importante rediseño del fuselaje (cuya longitud aumentó en 121 cm), la ampliación de las tomas de aire y la adición de carenados caudales «Marilyn Monroe» para retrasar la separación del flujo y reducir el incremento de la resistencia. Adicionalmente se introdujeron modificaciones en el torsionado del ala a fin de mejorar las prestaciones a elevados ángulos de ataque. Otros cambios supusieron también la adopción de una versión más potente del motor J57. Más tarde se introdujeron



Aunque el F-102 suele asociarse con un armamento primario compuesto por los misiles aire-aire Hughes Falcon, este modelo pasó sus primeros años de actividad equipado con una impresionante batería de cohetes aire-aire no guiados. En la fotografía, un F-102A lanza una salva de esos cohetes (foto Bruce Robertson).

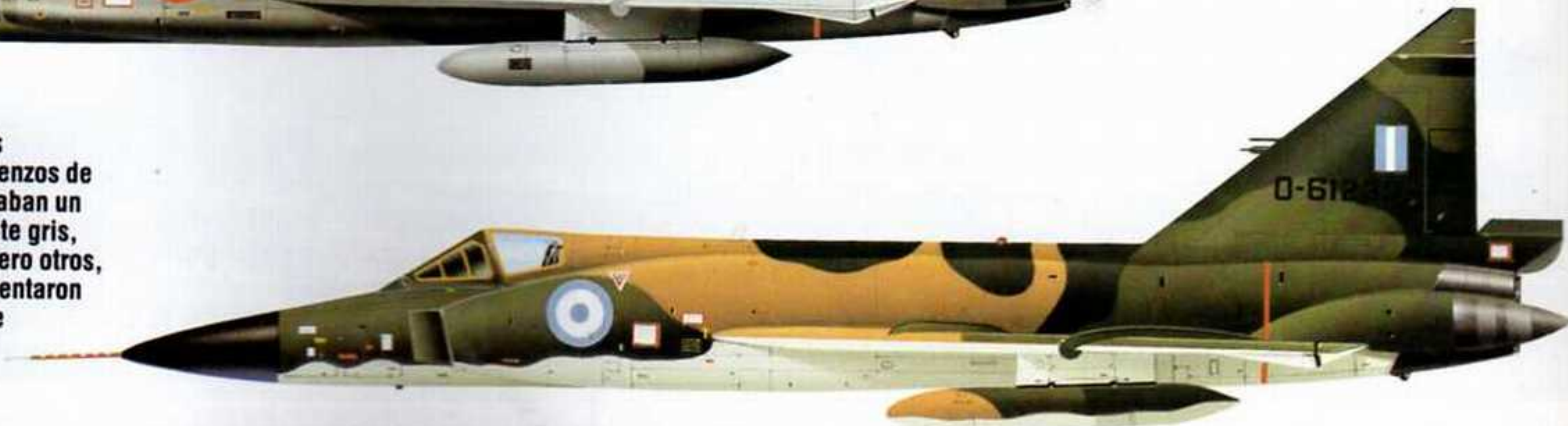


Desprovisto de insignia de unidad, este F-102A es un ejemplo típico de los 875 ejemplares que produjo Convair en su factoría de Lindbergh Field (San Diego). Los últimos ejemplares plenamente operacionales del «Diantres» sirvieron con el 57.º SCl desde Islandia a principios de los años setenta (foto Bruce Robertson).



Tras servir con las unidades de primera línea de la USAF, algunos F-102 fueron transferidos a naciones aliadas en virtud del Programa de Asistencia Militar. Una de las dos fuerzas aéreas que utilizaron también el Delta Dagger fue la de Turquía; en la ilustración, un ejemplar de esa nacionalidad.

Grecia obtuvo sus F-102 de los excedentes de la USAF a comienzos de los años setenta. Algunos llevaban un esquema mimético enteramente gris, como los ejemplares turcos, pero otros, como el de la ilustración, presentaron un clásico camuflaje a base de cuatro colores.



unos empenajes verticales rediseñados, a partir del 66.º F-102 de serie, para erradicar la inestabilidad que se experimentaba al volar a gran velocidad. Esas superficies de cola reformadas se instalaron también en la mayoría de los aparatos anteriores supervivientes.

Aunque este período representó sin duda el nadir de las esperanzas de Convair respecto de su nuevo caza, un rayo de luz vino a romper las tinieblas que reinaban en San Diego, donde se construía el Delta Dagger. En pleno proceso de rediseño, el USAF dio muestras de la confianza que tenía en que Convair era capaz de resolver las dificultades y le confió en marzo de 1954 un contrato por otros 37 F-102A, seguido en junio de ese mismo año de otro por 108 aviones más; este último, no obstante, era provisional, a la espera de los resultados de las pruebas del «Diantres» rediseñado.

Éstas comenzaron el 19 de diciembre de 1954 cuando alzó el vuelo un primer avión modificado (que era el primero de los cuatro YF-102A de preserie). Este avión demostró rápidamente que los «añadidos» habían conseguido lo esperado, pues superó Mach 1 en su segundo vuelo y al final alcanzó Mach 1,22 y una cota de 16 150 m, cifras muy próximas a lo especificado por la USAF. Desde este momento, el proyecto del Delta Dagger comenzó a experimentar un progreso real; la evaluación de este y otros aviones modificados ocupó gran parte de 1955. Un evento destacable ocurrió en julio, cuando un YF-102A lanzó seis misiles aire-aire Falcon y 24 cohetes no guiados en menos de 10 segundos. Dos semanas antes, el 24 de junio, el primer ejemplar plenamente de serie del F-102A realizó su vuelo inaugural; al cabo de cinco días, ese avión era aceptado formalmente por la USAF.

Después de las innumerables pruebas y tribulaciones de esos úl-

timos años, los directivos de Convair suspiraron de alivio cuando en abril de 1956 el Delta Dagger entró finalmente en servicio, con el 327.º Squadron de Caza de Interceptación (SCI) del Mando de Defensa Aérea, estacionado por entonces en la base aérea de Edwards. No obstante, ello tenía lugar tres años después de lo previsto y, si bien se hallaba ya en servicio, el F-102, para mayor desespero de la compañía constructora, presentó varios inconvenientes en los comienzos de su carrera operacional. Algunos de éstos tenían que ver con el sistema de control de tiro, de manera que durante el período operacional inicial se produjeron sucesivas mejoras. Un ejemplo de este proceso fue la sustitución del MG-3 por el MG-10 SCE, al tiempo que se añadían posibilidades de enlace de datos. En lo que respecta a la célula básica, a partir de mayo de 1957 se evaluó una nueva ala en forma de prototipo; ésta fue instalada por primera vez en un avión de serie en octubre y progresivamente montada en los aviones ya existentes. Con ella, el F-102A era capaz de alcanzar los 16 760 m y de disfrutar de una estabilidad muy mejorada, especialmente a bajas velocidades.

Una vez este modelo estuvo en servicio, pasó poco tiempo antes de que comenzase a equipar masivamente a los escuadrones: a finales de 1956 existían cinco totalmente dotados con el F-102A o en

La leyenda estarcida en la deriva identifica a este F-102A como perteneciente al 178.º Squadron del 119.º Group de Caza de Interceptación de la Guardia Aérea Nacional de Dakota del Norte, que tenía su base en el aeropuerto de Fargo. Dedicada primordialmente a mantener la preparación de pilotos y aviones de la reserva y a responder inmediatamente en caso de movilización, la GAN empleó los F-102 hasta 1975, siempre bajo la supervisión del Mando de Defensa Aeroespacial.





Asignado al 82.º Squadron de Caza de Interceptación de Naha (Okinawa), este F-102A muestra el esquema de camuflaje adoptado en la mayoría de los aviones militares desplegados en ultramar durante la segunda mitad de los años sesenta. Véase el sensor del detector infrarrojo inmediatamente delante del parabrisas.

proceso de transición. Durante el año siguiente no se produjo nada destacable, amén de que otros 14 escuadrones pasaron a volar en el «Diantres». En 1958 se alcanzó el cénit de la utilización del F-102A por parte del Mando de Defensa Aérea (con un total de 26 escuadrones), pero esta cifra se mantuvo durante muy poco tiempo. De hecho, no sorprende el posterior declive del empleo operacional del Delta Dagger, pues era sabido que este modelo estaba considerado como interino; sin embargo, siguió en servicio de primera línea con elementos de la USAFE (United States Air Force in Europe), el AAC (Alaskan Air Command) y las PACAF (Pacific Air Forces) durante un tiempo considerable y, además, constituyó la espina dorsal de las fuerzas de interceptación de la Guardia Aérea Nacional (GAN) durante los años sesenta y principios de los setenta. En lo que concierne al MDA, de mayo de 1959 a octubre de 1960 se disolvieron o fueron reequipados 19 escuadrones de F-102A, quedando un puñado de escuadrones hasta mediados de los sesenta en que, con una excepción, todos habían sido desactivados o transferidos a las PACAF. Esa única excepción fue el 57.º SCI de Keflavik (Islandia), que continuó con el F-102A hasta que en abril de 1973 se convirtió al McDonnell Douglas F-4C Phantom II. Terminaban así 18 años de unión entre el «Diantres» y el Mando de Defensa Aérea.

Sin embargo, este modelo siguió en servicio de primera línea en las fuerzas aéreas de Grecia y Turquía, que habían recibido algunos mono y biplazas procedentes de los excedentes de la USAF a principios de los años setenta.

Además de la producción de 14 prototipos y aparatos de evaluación y de 875 ejemplares del definitivo F-102A, Convair completó una versión biplaza de entrenamiento de combate bajo la designación de TF-102A. Con capacidades menores que las del F-102A estándar, el biplaza se originó en un requerimiento de abril de 1952 en el que se pedía una versión con doble mando utilizable en la transición de los pilotos destinados al monoplaza. Su producción se



Fotografiado cuando partía para una salida de entrenamiento, este F-102A muestra el vistoso esquema del Centro de Armas de la Defensa Aérea, en Tyndall (Florida), junto con el emblema del Mando de Defensa Aérea en la deriva. Más tarde, este avión pasó a ser uno de los PQM-102B utilizados como blancos de control remoto.

autorizó en setiembre del año siguiente, pero también esta variante fue víctima de los muchos problemas que llegaron a amenazar la continuidad del programa, de modo que sus entregas se retrasaron hasta que Convair no los hubo solventado.

Posteriormente, en julio de 1954, se firmó un contrato inicial por 20 aviones, una vez que en enero se hubiese aprobado la maqueta de la cabina con las plazas lado a lado. Aparte del rediseño de la sección de proa, el TF-102A era idéntico al monoplaza, del que conservaba su capacidad de armas si bien sus prestaciones quedaban restringidas por debajo de Mach 1 a causa de la proa agrandada y de sus tomas de aire subsónicas.

El TF-102A voló por primera vez el 8 de noviembre de 1955, pero sus primeras evaluaciones revelaron varios defectos, de los que el más importante era un serio bataneo a elevada velocidad. La prueba de una nueva cubierta para la cabina no pudo erradicar el problema, que acabó por solventarse añadiendo generadores de vórtices e incrementando el área de la deriva. Las entregas de esta versión biplaza totalizaron 111 ejemplares, pocos menos de los propuestos inicialmente; en la práctica, dos o tres de estos aviones servían en cada escuadrón de F-102A.

Aunque el «Diantres» llegó al final de su carrera operacional de primera línea con la USAF a principios de los setenta, continuó sirviendo en cantidades considerables con elementos de la GAN durante algunos años más, en tanto que más de 200 Delta Dagger sobrantes fueron convertidos en aviones blanco de control remoto PQM-102 por la Sperry Rand durante los años setenta.

Corte esquemático del Convair F-102A Delta Dagger

- | | | |
|---|--|--|
| 1 Sonda pitot | 28 Aterrizador delantero, de retracción hacia adelante | 46 Unidad aire acondicionado |
| 2 Radomo | 29 Pata aterrizador | 47 Liberación externa cubierta |
| 3 Antena radar | 30 Articulación amortiguación | 48 Martinete cubierta |
| 4 Mecanismo seguimiento antena | 31 Cuadernas conducto admisión aire | 49 Rejillas salida aire |
| 5 Antena ILS | 32 Fijación pata aterrizador | 50 Registros acceso compartimento equipo |
| 6 Mamparo soporte radar | 33 Piso presionización cabina | 51 Articulación cubierta |
| 7 Unidades modulación y generación impulsos radar | 34 Consola babor | 52 Compartimento equipo electrónico y de radio |
| 8 Registros acceso compartimento proa | 35 Mando de gases | |
| 9 Toma estática | 36 Volante mando, con controles vuelo y radar | |
| 10 Antena inferior IFF | 37 Asiento lanzable piloto | |
| 11 Transmisor ángulo ataque | 38 Mando apertura cubierta | |
| 12 Antena Tacan | 39 Consola estribor | |
| 13 Componentes electrónicos sistema control tiro MG-10 | 40 Presentador radar | |
| 14 Larguero compartimento delantero | 41 Visor óptico | |
| 15 Detector infrarrojo | 42 Cubierta cabina | |
| 16 Conducto aire refrigeración sistemas electrónicos | 43 Apoyacabeza | |
| 17 Parabrisas | 44 Conducto canalización capa límite | |
| 18 Divisor central parabrisas | 45 Mamparo trasero presionización cabina | |
| 19 Dorso panel instrumentos | | |
| 20 Pedales timón dirección | | |
| 21 Mamparo delantero presionización cabina | | |
| 22 Toma aire por presión dinámica sistema climatización | | |
| 23 Divisor capa límite | | |
| 24 Equipo sistema eléctrico | | |
| 25 Toma aire babor | | |
| 26 Puerta aterrizador | | |
| 27 Luz carreteo | | |

Menos atractivo que los Delta Dagger monoplazas, este biplaza TF-102A lleva también el ropaje táctico que vistieron los aviones estacionados en Europa y el Pacífico a finales de los años sesenta. Estos biplazas raramente llevaban emblemas de unidad.



Variantes del Convair F-102

YF-102: designación dada a dos prototipos y ocho aviones de preserie
YF-102A: cuatro aviones para evaluaciones de preserie
F-102A: interceptadores de producción; 875 ejemplares en total
TF-102A: entrenadores biplazas de combate; 111 ejemplares en total

QF-102A: conversiones para evaluar sistemas de control remoto para posteriores versiones
PQM-102A: conversiones de aviones F-102A en blancos de control remoto
PQM-102B: conversiones de aviones F-102A en blancos de control remoto con el equipo de guía en la proa en vez de en la cabina, como sucedía en el PQM-102A

- 53 Luz delantera posición
- 54 Conducto toma aire
- 55 Conducto aire refrigeración bodega armas
- 56 Martinetes neumáticos puertas bodega armas
- 57 Liberación cabina en emergencia
- 58 Convertidor oxígeno líquido
- 59 Compartimiento equipo sistemas eléctricos
- 60 Larguero superior fuselaje
- 61 Antena IFF superior
- 62 Mamparo fijación larguero delantero alar
- 63 Botellas aire sistema neumático
- 64 Conducto bifurcado admisión aire
- 65 Cuadernas fuselaje
- 66 Conducto purga aire motor
- 67 Baliza anticollisión
- 68 Depósito delantero ala estribor; capacidad interna total 4 100 litros
- 69 Escuadra de guía aerodinámica interna
- 70 Conductos sistema combustible
- 71 Sección central alar, «seca»
- 72 Fijaciones soportes subalares y conexiones
- 73 Fijación aterrizador estribor
- 74 Carenado dorsal
- 75 Cámara recepción aire conductos bifurcados
- 76 Carenado central toma aire motor
- 77 Mamparos fijación largueros alares
- 78 Alabes
- 79 Bancada delantera motor
- 80 Turboreactor con poscombustión Pratt & Whitney J57-P-23A

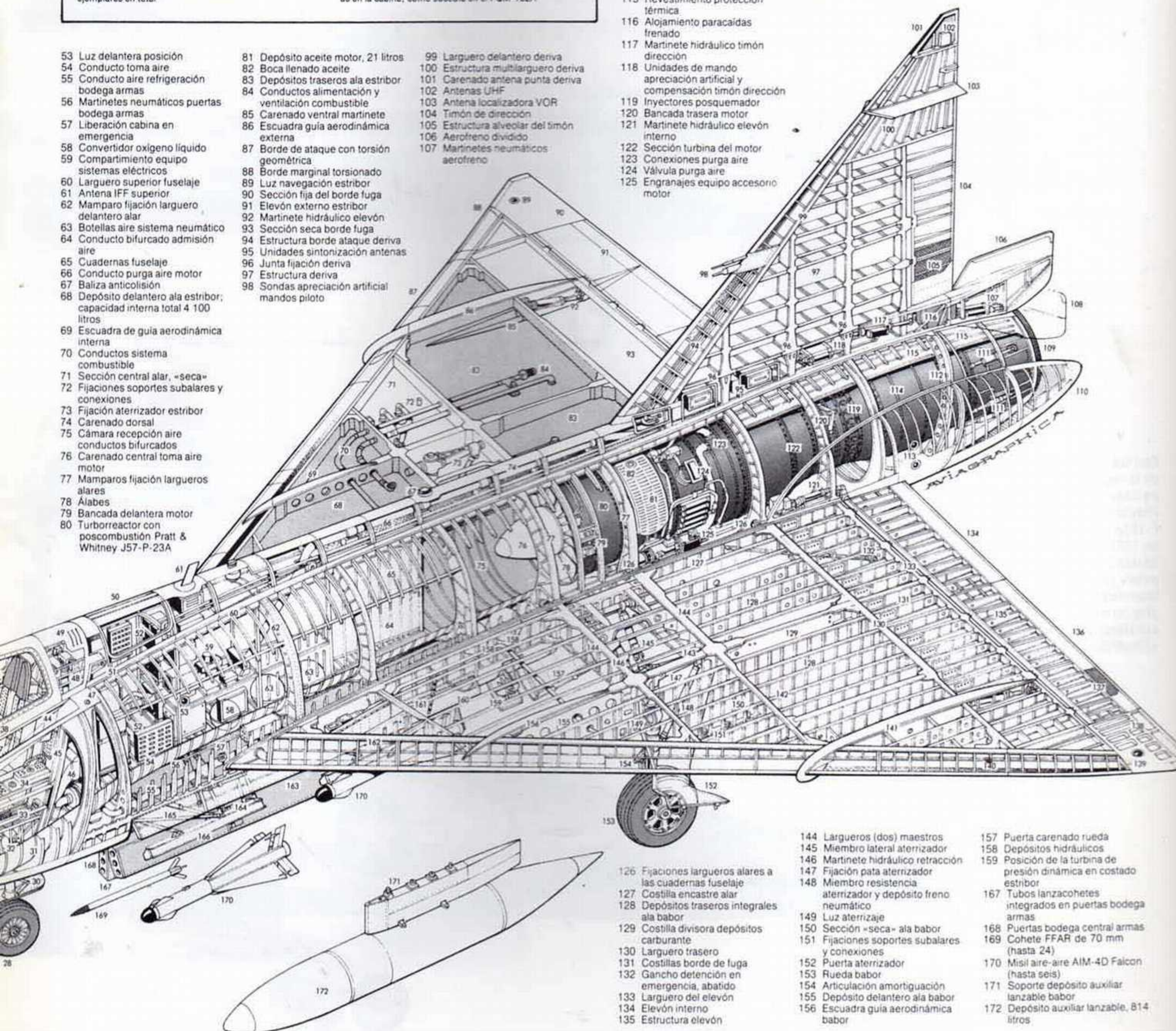
- 81 Depósito aceite motor, 21 litros
- 82 Boca llenado aceite
- 83 Depósitos traseros ala estribor
- 84 Conductos alimentación y ventilación combustible
- 85 Carenado ventral martinete
- 86 Escuadra guía aerodinámica externa
- 87 Borde de ataque con torsión geométrica
- 88 Borde marginal torsionado
- 89 Luz navegación estribor
- 90 Sección fija del borde fuga
- 91 Elevón externo estribor
- 92 Martinete hidráulico elevón
- 93 Sección seca borde fuga
- 94 Estructura borde ataque deriva
- 95 Unidades sintonización antenas
- 96 Junta fijación deriva
- 97 Estructura deriva
- 98 Sondas apreciación artificial mandos piloto

- 99 Larguero delantero deriva
- 100 Estructura multilarguero deriva
- 101 Carenado antena punta deriva
- 102 Antenas UHF
- 103 Antena localizadora VOR
- 104 Timón de dirección
- 105 Estructura alveolar del timón
- 106 Aerofreno dividido
- 107 Martinetes neumáticos aerofreno

- 108 Posición abierta del aerofreno
- 109 Tobera del posquemador, de perfil variable
- 110 Carenado aerodinámico popa fuselaje
- 111 Martinetes (ocho) control tobera
- 112 Cuaderna fijación cono cola (para extracción motor)
- 113 Luces traseras de posición
- 114 Conducto del posquemador
- 115 Revestimiento protección térmica
- 116 Alojamiento paracaídas frenado
- 117 Martinete hidráulico timón dirección
- 118 Unidades de mando apreciación artificial y compensación timón dirección
- 119 Inyectores posquemador
- 120 Bancada trasera motor
- 121 Martinete hidráulico elevón interno
- 122 Sección turbina del motor
- 123 Conexiones purga aire
- 124 Válvula purga aire
- 125 Engranajes equipo accesorio motor

- 136 Elevón externo
- 137 Panel alveolar borde fuga
- 138 Estructura carenado borde marginal
- 139 Luz navegación babor
- 140 Estructura borde ataque con torsión geométrica
- 141 Escuadra guía aerodinámica externa
- 142 Estructura alar
- 143 Costilla soporte aterrizador

- 160 Puertas sección trasera bodega armas
- 161 Sonda retráctil
- 162 Larguero delantero alar
- 163 Puertas bodega armas babor
- 164 Extractor armas bodega
- 165 Martinetes hidráulicos desplazamiento extractor
- 166 Rail lanzamiento misil



- 144 Largueros (dos) maestros
- 145 Miembro lateral aterrizador
- 146 Martinete hidráulico retracción
- 147 Fijación pata aterrizador
- 148 Miembro resistencia aterrizador y depósito freno neumático
- 149 Luz aterrizaje
- 150 Sección «seca» ala babor
- 151 Fijaciones soportes subalares y conexiones
- 152 Puerta aterrizador
- 153 Rueda babor
- 154 Articulación amortiguación
- 155 Depósito delantero ala babor
- 156 Escuadra guía aerodinámica babor

- 157 Puerta carenado rueda
- 158 Depósitos hidráulicos
- 159 Posición de la turbina de presión dinámica en costado estribor
- 167 Tubos lanzacohetes integrados en puertas bodega armas
- 168 Puertas bodega central armas
- 169 Cohete FFAR de 70 mm (hasta 24)
- 170 Misil aire-aire AIM-4D Falcon (hasta seis)
- 171 Soporte depósito auxiliar lanzable babor
- 172 Depósito auxiliar lanzable, 814 litros



Con las atractivas fajas blancas y azules en la deriva, propias del 525.º Squadron de Caza de Intercepción de Bitburg (República Federal de Alemania), este F-102A Delta Dagger estaba en servicio en 1962 y representa la configuración básica de la época. En esta ilustración puede apreciarse la bodega de armas, totalmente abierta y dotada con misiles aire-aire AIM-4 Falcon, y los depósitos subalares auxiliares, comunes en los «Diantres» de la USAFE.

Convair F-102 Delta Dagger

Especificaciones técnicas

Convair F-102A Delta Dagger

Tipo: interceptor monoplaza

Planta motriz: un turborreactor Pratt & Whitney J57-P-23 estabilizado a 5 300 kg de empuje en seco y a 7 800 kg con poscombustión

Prestaciones: velocidad máxima (limpio a 12 190 m) 1 330 km/h; velocidad normal de crucero (a 10 670 m) 870 km/h; régimen inicial de trepada 5 300 m por minuto; techo de servicio 16 460 m; alcance táctico con dos depósitos lanzables de 870 litros y todo el armamento 800 km a 870 km/h; alcance máximo 2 170 km

Pesos: normal cargado (limpio) 12 570 kg; normal cargado para interceptación puntual 12 770 kg; máximo en despegue 14 290 kg

Dimensiones: envergadura 11,62 m; longitud 20,84 m; altura 6,46 m; superficie alar 61,45 m²

Armamento: tres misiles aire-aire de guía infrarroja AIM-7C Falcon y un AIM-26A Nuclear Falcon, o tres AIM-4A/4E de seguimiento de haz y tres aire-aire infrarrojos AIM-4C/4F; hasta 24 cohetes aire-aire de 70 mm (que acabaron por ser eliminados)



Heith Fretwell.

Escuadrones de la RAF

71.º Squadron (continuación)



Este Spitfire Mk IIa del 71.º Squadron, pilotado por el teniente Dunn, fue fotografiado en Hawkinge, donde había aterrizado tras encajar daños en la sección de cola.



Un Hawker Hunter del 71.º Squadron en Brüggen en 1956. El escuadrón recibió sus Hunter ese año y los utilizó apenas durante doce meses (foto Bruce Robertson).



Los Hunter de la unidad llevaron el característico emblema del águila, junto a una faja blanca y amarilla con rombos negros (fotos Robbie Shaw).



En la primavera de 1942 existían ya tres escuadrones «Eagle» y se decidió transferirlos a la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos.

El escuadrón se volvió a formar el 1 de octubre de 1950 en Gütersloh como parte de la RAF en Alemania. Equipado con de Havilland Vampire

FB.Mk 5, operó como escuadrón de interceptación con el ataque al suelo como cometido secundario. En marzo de 1952 se trasladó a Widenrath, donde en 1953 formó parte de la primera ala transónica de la RAF al ser equipado con los North American Sabre. Formó la primera fila de las

fuerzas de caza de la RAF Germany y utilizó el modelo durante tres años antes de recibir el Hawker Hunter para seguir en el mismo deber. Pero esto sucedió poco antes del primero de los sucesivos cortes de los presupuestos de defensa y la unidad se disolvió en Brüggen en abril de 1957.

72.º Squadron



El 8 de julio de 1917 una patrulla de adiestramiento de la Central Flying School se transformó en el 72.º Squadron. Mientras crecía en entidad continuó en su papel de enseñanza de pilotos de caza pero, tras haberse trasladado a Sedgford en noviembre, se preparó como escuadrón polivalente para ser destinado a Mesopotamia. Abandonó Gran Bretaña el día de Navidad de 1917 y se dirigió por vía marítima al golfo Pérsico, llegando a Basora el 2 de marzo de 1918. Ahí se dividió para cubrir más eficazmente el frente mesopotámico. La Patrulla A fue destinada al I.º Cuerpo en Samarra y empleó bombarderos D.H.4 y cazas RAF S.E.5a y SPAD S.VII en misiones de escolta en general y de superioridad aérea. La Patrulla B permaneció como núcleo de mando en Basora, con aviones Martinsyde Elephant. La C, una de las pocas unidades de la RAF equipada con monoplanos, se unió al III.º Cuerpo en Mirjana con sus aviones Bristol M.1C. Ésta fue la primera patrulla que entró en acción, suministrando cobertura aérea en el avance hacia Kirkuk y efectuando ametrallamientos en apoyo a la progresión de la infantería. La mitad de la Patrulla B marchó a Hamadan, en Persia, y apoyó a la Dunstonsforce,

que atravesaba la región de los Jungali en dirección al mar Caspio. Parte de esta patrulla embarcó para Bakú, en Rusia, donde realizó salidas de bombardeo y reconocimiento hasta su retirada. La Patrulla A se dedicó en octubre de 1918 a apoyar la ofensiva que acabó con la derrota de los turcos en el río Tigris, y realizó casi exclusivamente bombardeos y ametrallamientos.

Al terminar el conflicto, el 72.º volvió a su cuartel general en Bagdad, donde permaneció en misiones de vigilancia hasta el otoño de 1919, en que fue disuelto en esa ciudad el 22 de septiembre de 1919.

Hasta el 22 de febrero de 1937 no reapareció el 72.º, cuando una patrulla del 1.º Squadron de Tangmere fue a la fábrica Gloster para recoger Gloster Gladiator Mk I recién fabricados y llevarlos a Tangmere. Fue la última unidad en usar este último caza biplano y, una vez alcanzado el nivel conveniente de efectivo, el 72.º se trasladó a Church Fenton, su base permanente. Encargado de la defensa del norte industrial, se le llamó para estar preparado durante la crisis de Munich en septiembre de 1938, pero afortunadamente la guerra no estalló, de momento. En abril de 1939, el 72.º se pasó a los Supermarine Spitfire. Durante la llamada «falsa guerra» que medió entre septiembre de 1939 y mayo de 1940, ya en la II Guerra Mundial, el 72.º fue uno de los pocos escuadrones que utilizó sus armas en acción y con éxito. El 22 de octubre dos de sus pilotos que patrullaban sobre el mar del Norte descubrieron un grupo de hidroaviones Heinkel He 115 y derribaron dos de ellos. En 1940 el 72.º estuvo ocupado en traslados a lo largo del país, y como resultado de esto la unidad se pasó a los Gladiator en marzo, pues su aeródromo no era lo suficientemente espacioso para los Spitfire.

El escuadrón no participó en los combates de mayo y quedó en la reserva, pero fue destacado durante cinco días a Gravesend para llevar a cabo salidas sobre las playas de Dunkerque. Durante este tiempo derribó



Estos monoplanos Bristol fueron fotografiados en Mirjana, desde donde fueron utilizados por la Patrulla C del 72.º Squadron durante el avance británico sobre Kirkuk. Dos de estos aparatos disuadieron de sus intenciones a una tribu kurda mediante la ejecución de una exhibición acrobática a baja cota.

un Junkers Ju 88 por la noche, una de las pocas veces en las que un Spitfire atacaba con éxito en tales condiciones. Aunque el escuadrón no tomó parte en el comienzo de la batalla de Inglaterra, estuvo disponible cuando empezaron las incursiones desde Noruega hacia el noroeste, el quince de agosto de 1940, y participó en la interceptación de esas acciones, consiguiendo seis victorias confirmadas. El 31 de agosto marchó a Biggin Hill y se implicó de lleno en la lucha sobre el sur de Gran Bretaña, en septiembre. Pareció entonces que quería recuperar el tiempo perdido y combatió todos los días contra las grandes formaciones alemanas. Al acabar el mes, tenía un total de victorias confirmadas que pasaban de cincuenta. En octubre el escuadrón se retiró a East Anglia y después a Escocia.

Hasta julio de 1951 el 72.º no volvió a la acción y, de regreso a Biggin Hill, se reequipó con Spitfire Mk VB armados con cañones. Su función era ahora ofensiva, haciendo incursiones de caza sobre Francia y los Países Bajos, y «Rhobarbs», en las que los pilotos se aventuraban individualmente o en parejas a baja altura y en malas condiciones meteorológicas para atacar objetivos de fortuna. Durante todo un año éstos fueron los deberes del escuadrón, con base en Kent, sobre todo en Biggin Hill. Al cabo de poco tiempo hubo de hacer frente a los Focke-Wulf Fw 190, y aunque consiguió derribar algunos encontró en este modelo un formidable adversario. El

12 de febrero de 1942 el escuadrón participó en la catástrofe que supuso la escapada del *Scharnhorst* y del *Gneisenau*, en la que se esforzó por escoltar de cerca al escuadrón de Fairey Swordfish del Arma Aérea de la Flota que intentaba torpedear a esos buques. Atacó a los cazas alemanes y derribó tres de ellos, pero no pudo evitar la destrucción de los Swordfish.

En agosto se produjo un cambio de planes, voló al norte y se preparó para su traslado a ultramar. El 8 de noviembre salió hacia Argel y suministró cobertura aérea a ese puerto recién ocupado. Tres días después destruyó su primer Messerschmitt Bf 109 en el norte de África, y extendió sus salidas a medida que avanzaban las tropas y se dedicó a la escolta de escuadrones de Hurricane. Las operaciones siguieron en el año nuevo, pues la lucha estuvo en tablas hasta la primavera. A primeros de 1943 el 72.º pasó a una fase no operacional, se reequipó con



Este Spitfire Mk I del 79.º Squadron lleva las letras «RN» adoptadas en 1940. La posición en que se encuentra en esta fotografía no es nada cómoda.

72.º Squadron (sigue)

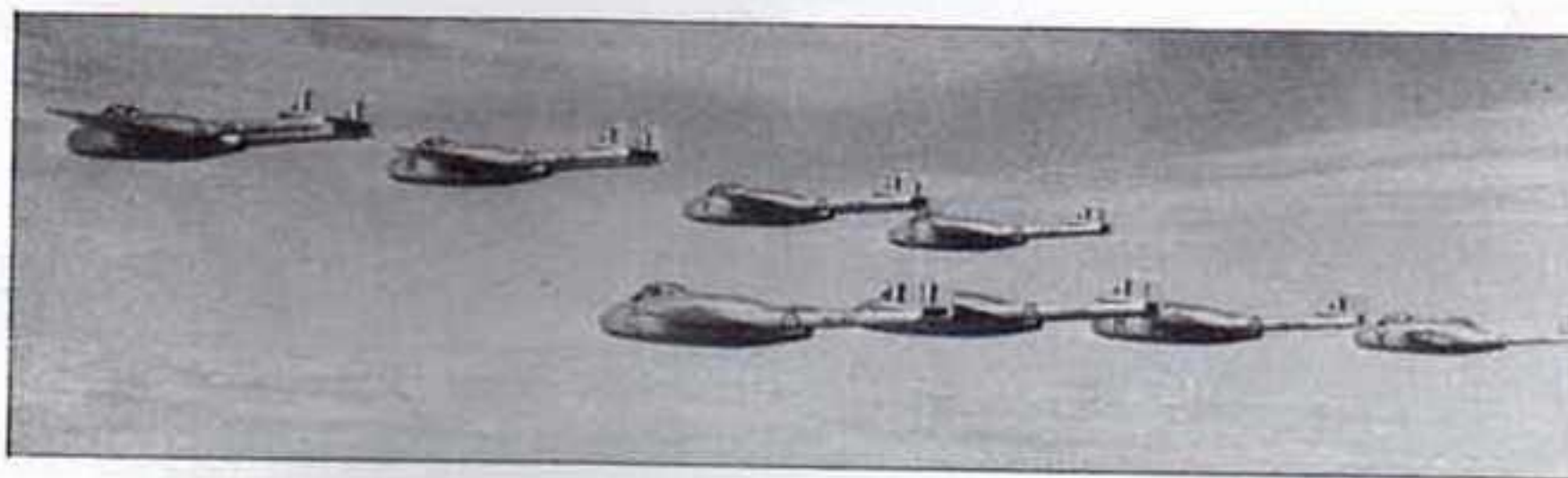
Spitfire Mk IV y volvió a la lucha final en África, consiguiendo otras cincuenta victorias, la mayor cifra de toda la campaña. En junio se trasladó a Malta para la invasión de Sicilia, aunque también participó en la defensa de la primera. En la invasión el 72.º estaba encargado de escoltar a los bombarderos y de realizar patrullas sobre las cabezas de playa. Tras la caída de Sicilia siguió una pausa hasta la invasión de la península italiana.

Una vez más el escuadrón se dedicó a patrullar sobre las playas cuando se produjeron los desembarcos. En septiembre se había progresado lo suficiente para que el escuadrón pudiese asentarse en la propia Italia y dirigir su atención a la cobertura directa del avance de las fuerzas de tierra. Ese mismo mes reclamó el derribo del avión que elevaba a 200 su cifra de victorias. La meteorología del invierno italiano perjudicó el ritmo de las operaciones, pero el escuadrón actuó siempre que le fue posible; en 1944 se dedicó especialmente a la escolta de bombarderos, si bien hubo de volver a las patrullas sobre las playas durante el desembarco de Anzio. En julio de 1944 abandonó durante tres meses los cielos italianos para apoyar los desembarcos en el sur de Francia. Ello tuvo lugar con éxito y escasa oposición aérea enemiga, y el 72.º Squadron regresó a Italia en septiembre de 1944 para seguir combatiendo contra los alemanes y la climatología italiana. Hasta marzo de 1945 su participación en la campaña fue algo marginal, pero incluso entonces se dedicó básicamente a los reconocimientos armados, una vez que sus Spitfire hubiesen sido modificados con lanzabombas subalares. Éste fue el cometido de la unidad hasta el fin de la guerra en Europa. El escuadrón se desplazó directamente a Austria, donde permaneció en tareas de vigilancia, en particular no perdiendo de vista las fronteras con Yugoslavia durante los problemas en Trieste a finales de 1945. Siguió en ese área durante 1946, hasta que fue disuelto en Tisano el 30 de diciembre de ese año.

El escuadrón se volvió a formar en Gran Bretaña a partir del 130.º Squadron de Odiham el 1 de febrero de 1947. Volvió a su cometido previo como escuadrón de caza para defensa aérea dentro del Mando de Caza y formó parte de la primera ala de aviones de Havilland Vampire. Durante



El jefe de escuadrón Maurice Shaw estuvo al mando del 72.º de diciembre de 1955 a junio de 1957. Este Meteor NF.Mk 14 fue su montura durante ese período, como refrendan las iniciales pintadas en su deriva.



El 72.º Squadron se convirtió en una unidad a reacción al ser rebautizado el 130.º Squadron, equipado con Vampire y estacionado en Odiham. En 1950 el 72.º se mudó a North Weald y en 1952 realizó con sus Vampire una gira de buena voluntad por los países nórdicos.



El Gloster Javelin FAW.Mk 4 fue el último modelo utilizado por el 72.º Squadron. El avión de la fotografía lleva el emblema del vencejo en la deriva.

los años siguientes utilizó varias versiones del modelo y en 1950 participó en un experimento del Mando de Caza por el que un escuadrón regular de caza era estacionado en una base que albergaba también dos escuadrones auxiliares. Esto se probó asimismo en Biggin Hill con el 41.º Squadron, pero el 72.º marchó a North Weald para unirse a los Squadrons n.ºs 601 y 604, equipados también con Vampire. En 1952 el escuadrón pasó a los Gloster Meteor F.Mk 8 y se trasladó a su base de antes de la guerra, en Church Fenton, para defensa de la región industrial de Yorkshire.

En 1955 el 72.º Squadron se convirtió en una unidad de caza nocturna y después en todotiempo, equipado inicialmente con cazas nocturnos Meteor

y después con los Javelin. Esto siguió así hasta 1961, año en el que el Mando de Caza comenzó a reducirse y el escuadrón fue disuelto el 30 de junio de ese año en Leconfield.

El 15 de noviembre de 1961 se formó otra vez el 72.º Squadron, en Odiham, pero no como escuadrón de cazas, sino de helicópteros, y fue la segunda unidad británica que recibió el Westland Belvedere HC.Mk 1 para misiones de transporte pesado. Su misión consistía en cooperar con el Ejército mediante el traslado táctico a sus posiciones de equipos pesados como cañones y vehículos. Cumplió también funciones más pacíficas en aquellos días de experimentación con los helicópteros; algunas fueron verdaderamente espectaculares, como cuando

deposició la aguja del campanario de la catedral de Coventry en abril de 1962. Para aumentar su campo de acción realizó un curso de familiarización con la Royal Navy para adaptarse al uso de sus Belvedere desde portaviones.

Los Belvedere fueron sustituidos por los Westland Wessex en 1964 y el 72.º se reafirmó en el papel de unidad móvil de helicópteros, capaz de volar en campaña en apoyo del Ejército. Como tal, ha transcurrido su existencia entre innumerables maniobras y ha enviado destacamentos a ultramar cuando lo ha requerido el Ejército. Durante los últimos veinte años, ha apoyado a las unidades de tierra en Irlanda del Norte y ahora tiene allí su base para funciones de seguridad interna en la provincia.



El 72.º Squadron se convirtió en una unidad de helicópteros en 1961 al recibir aparatos Westland Belvedere en su base de Odiham. Este modelo fue remplazado por el Wessex en 1964. El Wessex ha servido desde entonces con el escuadrón, que actualmente se halla en Irlanda del Norte.



El emblema del vencejo del 72.º está flanqueado por las fajas azules que adoptó la unidad mientras estuvo equipada con aviones de caza.

73.º Squadron



El 73.º Squadron se formó como unidad de caza en Upavon el 1 de julio de

1917 y comenzó a equiparse con el Sopwith Camel. Cuando estuvo preparado, marchó a Francia el 9 de enero de 1918 e, instalado en Lièvres, realizó su primera patrulla operacional al mes siguiente. Pronto fue destinado a contener el avance alemán y enviado a proteger el sector entre Cambrai y St. Quentin, donde realizó salidas de ataque al suelo contra las tropas enemigas. Cuando esta ofensiva se detuvo y acabó por retroceder, el escuadrón volvió a sus tareas habituales de caza, con patrullas ofensivas y escoltas a bombarderos hasta junio, en que se trasladó al sur, al frente francés alrededor de Reims. Allí destruyó 28 aviones alemanes en un mes antes de volver al frente británico a comienzos de agosto. Entonces se le encomendó una función más especializada, la de operar conjuntamente con el Tank Corps. Ya que los alemanes habían desarrollado armas contra-carro, el 73.º hubo de dedicarse a



Un Gloster Gladiator del 73.º Squadron exhibe la insignia de escuadrón, en azul y amarillo. La unidad recibió sus primeros Gladiator en junio de 1937; por entonces tenía su base en Debden, pero al poco tiempo se mudó a Digby.

73.º Squadron (sigue)

efectuar ataques a baja cota sobre dichas armas para anularlas antes de que éstas actuaran contra los carros aliados. Esto significó el confinamiento del 73.º a los ataques a baja cota que se trasladase de campo de batalla a campo de batalla, dependiendo siempre de donde operasen los carros de combate y cuando lo hiciesen. Conforme la guerra avanzaba y la ofensiva final de los aliados crecía en intensidad, el número de operaciones del escuadrón se incrementó también, y se mantuvo en acción continuamente hasta la declaración del armisticio, tras haber realizado un prodigioso número de salidas y acumular en su día record un total de 25 000 disparos de ametralladora y el lanzamiento de 160 bombas de 11 kg. Al terminar la guerra, había poco trabajo para una unidad tan especializada, por lo que el escuadrón volvió a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Yatesbury el 2 de julio de ese año.

Extrañamente, el 73.º se volvió a formar como escuadrón de caza en una base de bombarderos. La base en cuestión era Midenhall y la fecha el 15 de marzo de 1937. Como equipo interino se le dotó con Hawker Fury, con los que voló durante cuatro meses y se trasladó a su siguiente base, el nuevo aeródromo de Debden, donde se reequipó con Gloster Gladiator. El escuadrón se preparó en ellos hasta noviembre, en que se trasladó al norte, a su base permanente de Digby; recuperó rápidamente el tiempo perdido y pasó a formar parte operacional del 12.º Group del Mando de Caza. En julio de 1938 se reequipó con Hawker Hurricane Mk I y se preparó concienzudamente con este modelo tan distinto. Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el escuadrón era ya operacional y se trasladó a Francia, junto con el 1.º Squadron, para formar el componente de caza de la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción, la contribución ofensiva de Gran Bretaña al frente del Oeste. Allí su misión fue doble: escoltar los escuadrones de bombardeo de la fuerza en sus incursiones, y defender sus bases, aunque al principio patrulló el área de Cherburgo para proteger a las embarcaciones que transportaban a la Fuerza Expedicionaria Británica a Francia. La acción llegó pronto, el 8 de noviembre de 1939, cuando un Dornier Do 17 cayó ante los Hurricane del escuadrón. Otros combates tuvieron lugar de forma esporádica durante los cinco meses siguientes. Con la invasión alemana de Bélgica y los Países Bajos en 1940, el 73.º entró decididamente en acción, suministrando



El 73.º Squadron fue una de las pocas unidades que desafió a la autoridad y llevó durante la guerra sus clásicos emblemas de preguerra. Éstos aparecieron sucesivamente en sus Hurricane, Tomahawk y Spitfire.



El último caza empleado por el 73.º Squadron fue el de Havilland Venom, que reemplazó al Vampire en diciembre de 1953 y sirvió hasta que a su vez fue sustituido por bombarderos ligeros Canberra en 1957.

cobertura aérea a los aeródromos de la RAF y otras bases.

Finalmente, el 17 de junio tuvo que dejar Francia y volver a Gran Bretaña para recuperarse. Esto tuvo lugar en Church Fenton, en Yorkshire, y el escuadrón comenzó a concentrarse en el entrenamiento en la caza nocturna; fue declarado operacional en este papel en agosto de 1940. Se trasladó al sur en setiembre y realizó patrullas nocturnas cuando los alemanes cambiaron de política y comenzaron a amenazar Londres. Desgraciadamente la cooperación no fue tan buena como debiera y los antiaéreos londinenses derribaron más aparatos del 73.º que aviones alemanes destruyó el escuadrón. En octubre, la unidad fue declarada no operacional para que pudiese prepararse para su despliegue en ultramar.

Los Hurricane embarcaron en el HMS *Furious* y se trasladaron a Takoradi, en el África Occidental, desde donde intentaron volar a través del sur del desierto del Sahara hacia Egipto, guiados por un Bristol Blenheim. En el primer intento se perdieron y tuvieron que aterrizar en pleno desierto, pero en la segunda intentona lograron llegar sanos y salvos. En enero el 73.º comenzó a operar sobre el desierto occidental y a conseguir éxitos contra los Savoia-Marchetti S.M.79. En marzo fue destinado a Tobruk para la defensa de la ciudad, pero ese cometido se hizo más difícil según avanzaban las fuerzas del Eje. Eventualmente fue retirado y destacado en Creta en un desesperado intento de defender las fuerzas allí presentes.

Tras la debacle de la isla, el 73.º

volvió a la Zona del Canal de Suez y a su papel de caza nocturna para la defensa de la región; también llevó a cabo intrusiones nocturnas. Al resurgir la ofensiva británica en el desierto, el 73.º volvió al ataque al suelo diurno y continuó en ese papel a lo largo del año, probando los Curtiss Tomahawk en esta función en setiembre sin éxitos sobresalientes. Al mismo tiempo realizó una contribución importante en la defensa nocturna de Port Said hasta febrero de 1942, en que se lanzó con todas sus fuerzas sobre los combates en tierra. Entonces pasó a realizar salidas de caza e intrusión nocturnas combinadas con ataques al suelo diurnos. Sus actividades nocturnas se diversificaron y se dedicó a los buques además de a objetivos de tierra; cubrió puntos tan distantes como Pantellaria. En 1943 también intentó intrusiones nocturnas desde Malta sobre Sicilia, pero éstas resultaron demasiado costosas.

El verano de 1943 trajo los Supermarine Spitfire, que se emplearon sobre todo para defensa de instalaciones navales.

Cuando tuvo lugar la invasión de Sicilia e Italia, el 73.º se dedicó a patrullas sobre las cabezas de playa, a localizar pilotos derribados sobre el mar y después a la defensa de las instalaciones de Nápoles. Al cambiar el año (1944) se trasladó a través del Adriático y se dedicó a la creciente ofensiva aérea sobre Yugoslavia, convirtiéndose en un escuadrón de cazabombardero en abril y encargándose de numerosos ataques. Durante el resto de 1944 el 73.º se mantuvo en esto, pero a comienzos de 1945 envió un importante

destacamento a Grecia para ayudar a controlar a las fuerzas del ELAS, que amenazaban con tomar ese país recién liberado. Desde entonces estuvo enteramente dedicado a la lucha yugoslava y acabó por operar desde la propia Yugoslavia durante un tiempo.

Al terminar la guerra, el 73.º se retiró a Malta, donde se convirtió en el escuadrón de defensa de la isla durante tres años. En 1948 se convirtió a los cazas a reacción de Havilland Vampire, con los que empezó a operar desde Chipre. Tras cinco años en esa zona, el escuadrón fue transferido a Iraq y un año después se convirtió a los de Havilland Venom en Habbaniya. Al año siguiente la RAF fue expulsada de ese país y el 73.º fue redispuesto en la nueva base de Akrotiri, desde donde operó con sus Venom en la campaña de Suez, en 1956. En 1957 algunas unidades de la RAF cambiaron su papel. En marzo de 1957 el 73.º se convirtió en un escuadrón de bombardeo y se reequipó con English Electric Canberra B.Mk 2. Formaba parte ahora de los efectivos del Ala de Interdicción de Akrotiri, que fue asignada a las fuerzas del Pacto de la CENTO que cubrían todo el Mediterráneo Oriental y el escenario del Oriente Próximo. En 1962 mejoró la flexibilidad de la unidad al ser reequipada con los Canberra B.Mk 15, con los que pudo llevar a cabo ataques al suelo y misiones de intrusión además de su papel usual de bombardeo. El escuadrón siguió siendo operacional durante los años sesenta, pero acabó por ser disuelto, cuando desapareció el ala de bombardeo, en Akrotiri, el 3 de febrero de 1969.

74.º Squadron



Northolt fue la base donde se formó el 74.º el 1 de julio de 1917. Tras mudarse a Londres-Colney, la unidad sirvió para fines de entrenamiento hasta la primavera de 1918, en que fue movilizada para su despliegue en ultramar, se reequipó con RAF S.E.5a y marchó a Francia en marzo de 1918, justo cuando se contuvo el avance enemigo. El escuadrón tomó parte en la ofensiva del verano y sostuvo su primer combate el 12 de abril de 1918, destruyendo cinco aviones. La mayor parte del tiempo realizó patrullas ofensivas para proporcionar la necesaria superioridad aérea sobre los campos de batalla, y en dichas patrullas el escuadrón comenzó a llevar bombas bajo las alas para su uso contra objetivos de fortuna. El 74.º se labró pronto



Aviones S.E.5a del 74.º Squadron. Uno de los jefes de patrulla del escuadrón durante ese período era el mayor Mick Mannock, el mayor as británico de la I Guerra Mundial y poseedor de la Cruz Victoria (foto Bruce Robertson).

una buena fama como unidad de caza cuando su palmarés comenzó a ascender rápidamente: tras seis semanas de combates había derribado setenta aviones. Cuando terminó el verano, el

escuadrón se dedicó cada vez más a los ataques al suelo, ametrallando a la vanguardia del avance aliado. A pesar de esto, al llegar el armisticio el 74.º había destruido 140 aviones y se había

74.º Squadron (sigue)

convertido en una unidad muy eficaz. Al terminar las hostilidades el 74.º no tenía ya nada que hacer y volvió a Gran Bretaña en febrero de 1919, disolviéndose en Lopcombe Corner el 3 de julio de 1919.

En 1939 la RAF se expandía rápidamente en un desesperado intento por mantener el equilibrio con respecto a la creciente fuerza aérea alemana. Esto se logró en parte extrayendo una patrulla de algún escuadrón operacional y sentando con ella las bases para una nueva unidad. Se intentó así reformar el 74.º a partir de una patrulla del 23.º Squadron, pero esa unidad hubo de ser rápidamente embarcada con rumbo al Mediterráneo a raíz de la crisis abisinia. El 74.º se formó de nuevo cuando el 23.º desembarcó en Hal Far (Malta) en setiembre de 1935, aunque ello no fue oficial hasta el 14 de noviembre. El nuevo 74.º fue equipado con aviones Hawker Demon y su misión inmediata fue la defensa de Malta. Siguió en ello durante un año, hasta que en setiembre de 1936 volvió a Gran Bretaña. Allí se instaló en Hornchurch y se convirtió en una unidad de cazas monoplazas, sustituyendo sus Demon por Gloster Gauntlet. Se le conoció como el escuadrón «Tiger» y su insignia pasó a ser la cara de un tigre. Hornchurch era una de las estaciones de la RAF recién reconstruidas y había sido establecida como base clave para la defensa de Londres. Por ello era necesario que tuviese los mejores cazas, por lo que los tres escuadrones allí presentes, incluido el 74.º fueron dotados con Supermarine Spitfire a comienzos de 1939, facilitando así que pudiesen ser operacionales antes de que la II Guerra Mundial estallase.

El 74.º estaba ansioso por repetir los brillantes éxitos que consiguiera en 1918 y, desgraciadamente, abrió fuego demasiado pronto. En su segunda salida de interceptación atacó a una formación de aviones y destruyó dos de ellos sobre el estuario del Támesis, sólo para descubrir más tarde que se trataba de dos Hawker Hurricane del 56.º Squadron de North Weald. Desde entonces y durante siete meses las acciones fueron mínimas y el escuadrón se ocupó de patrullas sobre las costas orientales y el Estuario. Con el inicio de las hostilidades generalizadas en Francia en mayo de 1940, el 74.º realizó patrullas ofensivas desde Gran Bretaña sobre el área de operaciones para aliviar la presión ejercida sobre las demás unidades y pronto estuvo en el meollo de los combates, con la inevitable pérdida de pilotos. Tras Dunkerque apenas hubo respiro para la unidad, pues la aviación alemana comenzó a adentrarse hasta su área de operaciones del estuario del Támesis y a atacar convoyes en el canal de la Mancha; así, en junio y julio el 74.º hubo de librar combates aéreos casi a diario. De nuevo mostró el 74.º Squadron su coraje. Durante aquellos dos meses, jugó un papel principal en la primera fase de la batalla de Inglaterra, sostuvo muchos combates, alcanzó una buena cifra de victorias y también encajó una gran proporción de pérdidas. A mediados de agosto el escuadrón empezaba a dar señales de agotamiento y fue retirado a Wittering. En setiembre se trasladó a Coltishall y volvió a la batalla, convirtiéndose en una de las primeras unidades equipadas con el Spitfire Mk II.

Comenzó a tomar parte en las salidas de caza a nivel de ala que el 12.º Group había instigado para hacer



El primer avión que llevó el famoso emblema atigrado del 74.º Squadron fue el Gloster Gauntlet (foto John D.R. Rawlings).

frente a las formaciones enemigas que aparecían regularmente sobre East Anglia. Un mes después se trasladó a Biggin Hill, desde donde entró en acción contra las incursiones de caza-bombardeo de los Bf 109; el 74.º se empeñó a fondo contra esos ataques, que eran bastante difíciles de interceptar. En noviembre actuó con tanto celo que derribó 26 aviones, en un momento en que se reconocía oficialmente que la batalla había terminado.

Cuando la RAF pasó a la ofensiva en 1941, el 74.º formaba parte del Ala de Biggin Hill y actuaba en las incursiones de caza sobre el norte de Francia con las que se quería atraer a los alemanes al combate. Tomó también parte en las escoltas a las incursiones de los Bristol Blenheim que comenzaron a sondear el continente de día. En mayo recibió aviones Spitfire armados con cañones. Por entonces proseguía la ofensiva nocturna alemana sobre Gran Bretaña y algunos de los escuadrones de Spitfire hubieron de sostener combates nocturnos durante el verano, el 74.º entre ellos. Aunque el Spitfire era inadecuado para combatir de noche, el 74.º derribó en Heinkel He 111 antes de trasladarse al norte en julio, para realizar patrullas de convoyes en la costa oriental. Permaneció alejado de la acción en 1942 y luego zarpó para Palestina, donde llegó sin aviones y fue empleado al servicio de los bombarderos norteamericanos. A finales de 1942 el 74.º partió hacia Irán con cazas Hurricane; allí permaneció hasta 1943, en que se trasladó a distintas bases iraquíes y del Golfo, donde operó pero sólo en defensa portuaria. Sin embargo por entonces había recuperado el Spitfire como material de vuelo. Desde allí se dividió en varios destacamentos en Chipre para cubrir la expedición británica a las islas del Dodecaneso y allí entró en acción de nuevo. Pero esto no duró mucho, pues desde entonces hasta comienzos de 1944 el escuadrón vagó por el Mediterráneo sin entrar prácticamente en acción. En abril, el 74.º dejó el Mediterráneo y volvió a Gran Bretaña. Sentó base en North Weald y pronto entró en acción, con incursiones de caza y escoltas a bombarderos. Llegó justo a tiempo para la invasión de Francia y en el Día D realizó patrullas sobre las playas. Al mismo tiempo, las bombas volantes V-1 comenzaron a caer sobre el sudeste del país y el 74.º se centró en atacarlas hasta julio, cuando fue transferido a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y se le dotó con cazabombarderos Spitfire. En agosto se trasladó a Francia y comenzó a volar en apoyo cercano de las tropas aliadas que avanzaban hacia Ruán. Según progresaba el avance, el 74.º siguió en su estela, ametrallando y bombardeando objetivos para el Ejército; también encontró tiempo para realizar escoltas a los bombarderos del 2.º Group. El 74.º asistió al 21.º Grupo de Ejércitos hasta abril de



Este cuarteto de aviones de exhibición se constituyó para participar en festivales aéreos en el continente europeo. El Meteor F.Mk 8 fue el primer avión de posguerra que llevó el emblema atigrado de la unidad, que por entonces tenía su base en Horsham St Faith.

1945, en que decreció la actividad.

Al terminar la guerra en mayo de 1945, el 74.º volvió a Gran Bretaña, al Mando de Caza. En Colerne pasó a un primer plano de la nueva RAF, reequipándose con Gloster Meteor como parte del primer ala de cazas a reacción de la RAF. Siguió un largo período de preparación durante el que el 74.º trazó los métodos de operación con su nuevo avión. En setiembre de 1946 el 74.º se trasladó al este, a Bentwaters, de nuevo para formar parte de las defensas de Londres. En octubre se instaló en su base permanente de Norwich. Allí empleó sucesivas versiones del Meteor y después del Hawker Hunter, desde marzo de 1957 en adelante. Ello fue el preludio de su siguiente cometido de importancia. En junio de 1959 llevó sus Hunter a Coltishall, donde al año siguiente se convirtió en el primer escuadrón Mach 2

operacional de la RAF, equipado con el English Electric Lightning. Se dedicó a practicar nuevas tácticas y operaciones para sacar el mejor partido de este potente caza. También participó en numerosas demostraciones, por tratarse del primer escuadrón dotado con el Lightning. En 1964 se trasladó a Escocia, donde se mantuvo en estado de alerta para hacer frente a los aviones de reconocimiento soviéticos que sondeaban las defensas británicas. En 1967 el 74.º se trasladó a Singapur, donde suministró un formidable componente de defensa durante la confrontación indonesia. Permaneció allí cuatro años, hasta ser disuelto en Tengah el 31 de agosto de 1971.

El escuadrón se reformó como parte de la flaca fuerza defensiva en Gran Bretaña en Wattisham en julio de 1984, equipado con aparatos F-4J Phantom II.



Este Hawker Hunter F.Mk 6 lleva la tradicional insignia del 74.º Squadron y, extraoficialmente, bordes marginales alares blancos. El 74.º voló con los Hunter de 1957 a 1960, en que pasó a ser el primer escuadrón Mach 2 de la RAF.



Arriba: dos English Electric Lightning F.Mk 1 del 74.º, primer escuadrón Lightning de la RAF. Esta unidad pasó más tarde al F.Mk 3 y después al F.Mk 6, con el que se trasladó a Singapur para proporcionar defensa de caza supersónica en la región.

Abajo: el 74.º abandonó sus Lightning en 1971 al ser disuelto en Tengah. Curiosamente, esta unidad se volvió a formar en 1984 y se equipó con 15 Phantom ex US Navy adquiridos provisionalmente a la espera de la puesta en servicio del Tornado ADV.



75.º Squadron



En el verano de 1918, el escuadrón se mudó al completo a North Weald Bassett y allí reemplazó sus inadecuados B.E. por aviones Avro 504K convertidos en monoplazas y equipados con una ametralladora Lewis de tiro frontal. La unidad empleó asimismo unos pocos Sopwith Camel, pero no llegó a ser totalmente dotada con este tipo. Por entonces existían pocas oportunidades de entrar en acción y la paz sorprendió al 75.º Squadron basado todavía en North Weald, donde fue disuelto el 13 de junio de 1919.

Durante la expansión de la RAF, la unidad se reformó en Driffield, Yorkshire, el 15 de marzo de 1937 a partir de la Patrulla B del 215.º Squadron hasta convertirse en un completo escuadrón de bombardeo. Al principio usó los Vickers Virginia y Avro Anson, los únicos modelos disponibles, pero en setiembre se reequipó con Handley Page Harrow, adecuados para el bombardeo de largo alcance. En 1938 todos los Harrow fueron asignados al 3.º Group, por lo que el 75.º se trasladó al sur, a Honington, desde donde tomó parte en los ejercicios aéreos de ese año. Con la crisis de Munich apaciguada y la RAF en alza, cada grupo seleccionó algunos de sus escuadrones para convertirse en unidades de complemento, no operacionales, que servirían para el entrenamiento y mantenimiento de tripulaciones para el grupo. El 75.º Squadron asumió este papel en marzo de 1939 y recibió aviones Anson para sus cometidos de adiestramiento. En julio se trasladó a Stradishall y se reequipó con Vickers Wellington Mk I.

Al estallar la II Guerra Mundial, los escuadrones de complemento del grupo se trasladaron hacia el oeste para alejarse de las zonas en las que se esperaba el asalto de los bombarderos alemanes; el 75.º se mudó a Harwell, en Berkshire, con el otro habitante de Stradishall, el 148.º Squadron. Continuaron en su papel de unidades de instrucción hasta el 4 de abril de 1940, en que fueron disueltos y fusionados en la 15.ª Unidad de Entrenamiento Operacional.

En 1938 la Royal New Zealand Air Force había encargado seis Wellington Mk I para formar un escuadrón de bombardeo para servir en Nueva Zelanda, y en el verano de 1939 esos aparatos salieron de las líneas de producción de Weybridge. Llegaron tripulaciones de la RNZAF para convertirse a este modelo y fueron hospedadas en Feltwell, donde realizaron su entrenamiento junto a los Squadrons



El 75.º Squadron utilizó unos pocos Avro Anson junto con sus Virginia en 1937. Al cabo de dos años pasó a estar equipado exclusivamente con el Anson y se convirtió en una unidad de entrenamiento dentro del 3.º Group (foto P.H.T. Green).

n.ºs 37 y 215. Al estallar la guerra, el gobierno de Nueva Zelanda decidió que esta unidad quedara en Gran Bretaña y contribuyese al esfuerzo bélico. Así, el mismo día que desaparecía el 75.º Squadron en Harwell, la patrulla neozelandesa de Feltwell se convertía en un nuevo 75.º (NZ) Squadron. Esta unidad realizó como primera operación una salida diurna con tres Wellington sobre el mar del Norte, que resultó en un fracaso parcial a causa del mal tiempo.

El 75.º Squadron fue el primer escuadrón de la Commonwealth formado en Gran Bretaña en la II Guerra Mundial y durante ésta estuvo predominantemente compuesto por neozelandeses.

Las bajas fueron elevadas y aumentaron durante el invierno, perdiéndose al comandante en abril de 1942 y al sargento Ward a finales de año. El 75.º continuó con los Wellington en 1942 pero en octubre del mismo año pasó a volar con los cuatrimotores Short Stirling, empleándolos por vez primera el 20 de noviembre. Se trasladó al hipódromo de Newmarket Heath, transformado en base de bombarderos. La oposición alemana era cada vez más amenazante y sus cazas nocturnos lograban abatir a los bombarderos británicos con mayor facilidad, de modo que el escuadrón hubo de aprender a realizar violentas maniobras evasivas en el curso de sus incursiones. Pero entonces, el 75.º Squadron comenzó a jugar un importante papel en la campaña de minado del Mando de Bombardeo. Una de las razones para ese cambio era el escaso techo del Stirling, que empezaba a resultar inadecuado para sobrevolar las pesadamente defendidas ciudades alemanas. En abril de 1943 el 75.º Squadron tomó parte en la mayor operación emprendida hasta la fecha, en cuyo curso le tocó actuar sobre el Bál-

tico. Pero el minado (o «jardinería» como se le llamaba en código) no era tampoco un placer, pues de los ocho aviones enviados por el escuadrón al Báltico cuatro no regresaron. El escuadrón siguió con los Stirling hasta marzo de 1944, en que fueron reemplazados por los Avro Lancaster. Inicialmente, estos aparatos fueron empleados en la ofensiva de bombardeo montada para facilitar la inminente invasión de Francia y también en el ataque a los emplazamientos de lanzamiento de las bombas volantes V-1 existentes en este mismo país.

Esta doble ofensiva supuso que el escuadrón realizase cada vez más salidas diurnas. Una vez que los desembarcos en Normandía se hubieron consolidado, el 75.º Squadron se dedicó de nuevo a las acciones nocturnas sobre Alemania, tomando como principales objetivos las redes de comunicaciones y la producción de combustibles. Al concluir la guerra en Europa el escuadrón se preparó para actuar en Extremo Oriente e, incluso, comenzó a ser reequipado con los Avro Lincoln tras haberse mudado a Spilsby en julio de 1945. Pero la guerra terminó de la forma que todos conocemos y el escuadrón fue disuelto el 15 de octubre de 1945.

En diciembre de 1946, el Ministerio del Aire británico sugirió que, debido a los honores conseguidos durante la guerra por su personal neozelandés, el número del escuadrón que nos ocupa fuese transferido a perpetuidad a la RNZAF. Así, en la actualidad la RAF no dispone de ningún 75.º Squadron, que sin embargo sí existe en Nueva Zelanda. Esa unidad ha utilizado aviones Lockheed Ventura, de Havilland Mosquito, de Havilland Vampire, English Electric Canberra (que actuaron contra las guerrillas malayas) y en la actualidad emplea los McDonnell Douglas A-4K Skyhawk.

76.º Squadron



El 76.º Squadron se constituyó en Ripon el 15 de setiembre de 1916 y, equipado con aviones RAF B.E.2c y B.E.2e, fue destinado a la Defensa Metropolitana de East Yorkshire. Su conversión fue lenta y no fue declarada operacional hasta 1917. De hecho, la unidad estuvo dedicada casi en exclusiva a la interceptación de las incursiones de los Zeppelines, algunos de los cuales aterraban por Flamborough Head y de allí ponían rumbo al interior de las islas. En 1917 el escuadrón recibió aviones B.E.12.

Estas fueron muy bien recibidas, pues los Zeppelines volaban a unas cotas que difícilmente podían alcanzar los B.E.2; ello, unido a los deficientes medios de alerta temprana de la época, daba como resultado que los aviones del 76.º Squadron comenzasen a llegar a la altitud adecuada cuan-



El 76.º Squadron fue, en abril de 1937, la primera unidad de la RAF equipada con el Vickers Wellesley y en junio participó en el festival de Hendon de ese año (foto P.H.T. Green).

do los dirigibles ya habían soltado sus bombas. El cuartel de la unidad se hallaba en Ripon y las patrullas operacionales distribuidas entre Copmanthorpe, Helperby y Catterick. Se efectuaron muchas acciones, pero inevitablemente la climatología resultaba más peligrosa que los propios alema-

nes y se produjo más de un accidente. En marzo de 1918 el escuadrón incorporó algunos B.E.12b.

Al acabar la guerra, la necesidad de cerrar aeródromos y devolver los terrenos a sus antiguos propietarios obligó a concentrar el escuadrón en Tadcaster el mes de marzo de 1919 y a

disolverlo el 13 de junio de 1919.

El 12 de abril de 1937, la Patrulla B del 7.º Squadron de Finningley fue convertida en un nuevo 76.º Squadron. Comenzó inmediatamente a recibir los Vickers Wellesley, convirtiéndose en el primer escuadrón dotado con este modelo. Pero durante 1938 se llegó a la conclusión de que los Wellesley no sobrevivirían en un hipotético enfrentamiento con la aviación alemana y que era mejor enviarlos a Oriente Medio, donde la Regia Aeronautica italiana era una amenaza de segundo orden. Así, el 76.º Squadron se reequipó con Handley Page Hampden en abril de 1939 tras haber recibido algunos Anson para realizar la conversión a bimotores. Dos meses más tarde el escuadrón pasó a ser una unidad de instrucción encargada de la preparación del gran número de tripulaciones de la reserva apresuradamente movilizadas. Al estallar la II Guerra Mundial, el 76.º Squadron fue transferido a Upper Heyford para que prosiguiera allí con su tarea, pero el 22 de abril de 1940 se fusionó con el 7.º Squadron para formar la 16.ª Unidad de Entrenamiento Operacional. Durante tres semanas desde el 30 de abril de 1940 se creó en West Raynham un embrión para formar de nuevo el 76.º Squadron, pero este elemento inicial fue disuelto el 20 de mayo de 1940.

El escuadrón reapareció con todas las garantías en Linton-on-Ouse el 1 de mayo de 1941, a partir de la Patrulla C del 35.º Squadron, que había sido la primera unidad equipada con el Handley Page Halifax; en consecuencia, el nuevo 76.º Squadron pasó a ser el segundo escuadrón que utilizaba en operaciones ese modelo. Para ello se trasladó a su propia base, en Middleton St George, desde donde el 12 de junio de 1941 tres aviones de la unidad fueron enviados a su primera misión. Todas sus acciones tenían carácter nocturno, pero no obstante se dedicó también a practicar vuelos diurnos en formación. Ello dio sus frutos el 24 de julio, cuando el escuadrón fue enviado con luz solar a atacar al *Scharnhorst* en La Pallice. Encontró una férrea oposición, perdió tres aviones con sus tripulaciones y encajó daños en otros aparatos, pero logró regresar a su base. Desde entonces, el 76.º Squadron se centró en los bombardeos nocturnos, incluso de los buques de guerra fondeados en puertos de la costa atlántica francesa. Sin embargo, el 30 de diciembre tomó parte en otra acción diurna, esta vez sobre

Brest. Ahora actuó con más garantías gracias a la escolta de caza, y sólo perdió un avión. A continuación, la unidad centró su atención en un único buque situado en aguas noruegas, el *Tirpitz*. A tal fin, el escuadrón se trasladó a Lossiemouth, más cerca del fondeadero del buque, en Trondheim. Si bien continuó en la ofensiva nocturna contra Alemania, el escuadrón envió regularmente destacamentos al norte para atacar el *Tirpitz*; esa dualidad de funciones comenzó en enero de 1942 y continuó hasta marzo. Al mes siguiente, la unidad se aseguró un puesto de honor en la historia de la RAF al lanzar las primeras bombas de 3 630 kg en operaciones, en el curso de una acción contra la factoría de Krupp en Essen.

El 20 de julio de 1942 el primero de los 16 aviones del escuadrón se trasladó a Gibraltar para desde allí poner rumbo a Oriente Medio, donde tomó parte en una campaña de bombardeo pesado contra las fuerzas victoriosas de Rommel. Sus objetivos principales fueron los puertos norteafricanos, a fin de cortar los suministros que tanto necesitaban los alemanes para sostener sus operaciones. Se presentaron también otros objetivos, como Creta, y la unidad siguió operando hasta el 7 de setiembre de 1942, en que sus efectivos en el norte de África se unieron al 10.º Squadron para constituir el 462.º Squadron australiano. Lo que había quedado del 76.º Squadron en Middleton St George siguió participando en la ofensiva nocturna sobre el Reich y creció hasta disponer de nuevo de todos sus efectivos. El 17 de setiembre el 76.º Squadron regresó a Linton-on-Ouse.

En 1943 aparecieron nuevas versiones del Halifax (la Mk II Serie 1A con el equipo mejorado y la Mk V de prestaciones algo superiores) y con ellas el escuadrón se trasladó en junio a Holme-on-Spalding Moor, aeródromo en el que permaneció hasta el fin de las hostilidades. Sus preocupaciones dentro de la ofensiva nocturna fueron ahora el Ruhr y Hamburgo. Continuó presionando sobre ellas durante el invierno, y en febrero de 1944 comenzó a reequiparse con el mejor de todos los Halifax, el Mk III con motores radiales Bristol Hercules. Durante el verano de 1944, el escuadrón se dedicó a atacar objetivos en Francia en preparación de la invasión de Normandía y otros en Francia y Bélgica relacionados con la instalación de rampas de lanzamiento de las V-1. El Día D el 76.º Squadron se dis-



El 76.º Squadron se reconstituyó en diciembre de 1953 como unidad equipada con aviones Canberra. Varios aviones del escuadrón llevaron el emblema del león y la rosa de York (fotos Bruce Robertson).

tingió por la eliminación de la batería costera de Mont Fleury. El bombardeo táctico sobre Normandía fue su tarea durante las semanas siguientes. A continuación se concentró en las rampas de las V-1 en el paso de Calais y para ello hubo de volver a realizar incursiones diurnas. A mediados de julio el 76.º Squadron fue destinado a los ataques sobre el Ruhr, en los que la producción de combustibles sintéticos fue su objetivo prioritario.

Por entonces, el Mando de Bombardeo estaba en el bando de los vencedores y las bajas entre las tripulaciones descendieron de forma considerable. Insistentemente, el escuadrón siguió actuando sobre Alemania hasta que el 25 de abril de 1945 llevó a cabo su última incursión, contra las baterías de Wangerooze. A mediados de junio el escuadrón había sido transferido al Mando de Transporte y sus Halifax habían dejado paso a los Douglas Dakota. Las tripulaciones se convirtieron rápidamente y los artilleros fueron transferidos. En setiembre se trasladó a la India y estableció su base en Tilda. Comenzó a operar desde allí el 1 de noviembre de 1945, en la cobertura de las rutas de Mauripur, Arkonnan, Santa Cruz y Palam. Durante los seis meses siguientes, el escuadrón estuvo dedicado al traslado de personal militar británico sobre el primer sector de su largo viaje de regreso a la Metrópoli, pero en abril de 1946 volvió a cometidos de apoyo cercano, para los que había sido creado. Sin embargo, esta situación no duró mucho, pues el 1 de setiembre de 1946 fue disuelto para poder transferir sus aviones y tripulaciones al 62.º Squadron.

El 76.º Squadron volvió a formarse, de nuevo en cometidos de bombardeo, en Wittering el 9 de diciembre de 1953, equipado con English Electric Canberra B.Mk 2. La unidad no fue totalmente operacional hasta enero de

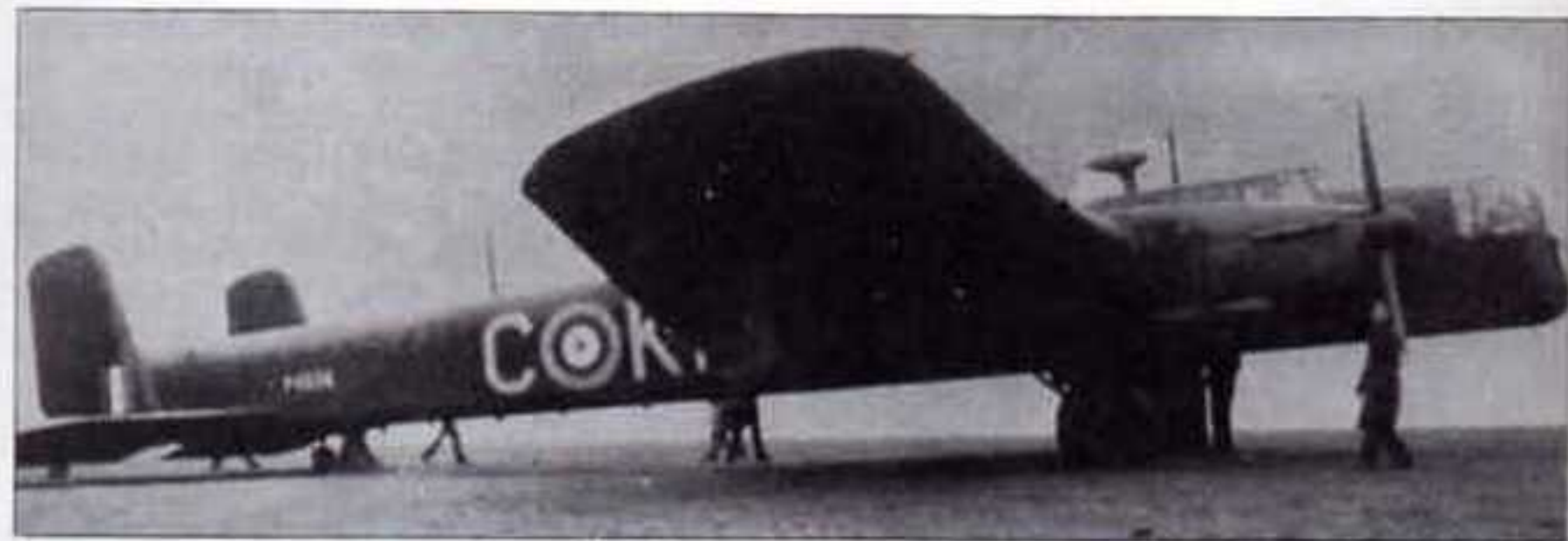


1954, pero desde entonces comenzó a practicar bombardeos a alta cota con el Gee-H y a participar en todas las maniobras de ese año. En 1955 envió dos destacamentos a Iraq para evaluaciones de radio y más tarde, en noviembre, se trasladó a Weston Zoyland, equipado ya con los Canberra B.Mk 6, para una misión especial: tras cuidadosos preparativos, el escuadrón se desplazó en marzo de 1956 a Australia, donde se estableció en la base de la RAAF en Pearce. Hasta agosto se dedicó a la recogida de muestras de nubes en el curso de la operación «Grapple», las pruebas nucleares en Maralinga. De vuelta a Hemswell el 1 de abril de 1957, regresó a sus tareas habituales como unidad de bombardeo, pero en 1958 comenzó a prepararse para las evaluaciones nucleares en la isla de Pascua. Fue durante esos preparativos, y mientras volaba en un Canberra equipado con cohetes Napier Scorpion, que una tripulación del 76.º Squadron efectuó la eyección en vuelo a la mayor altura registrada hasta entonces (17 070 m). De julio de 1958 en adelante, la base del escuadrón cambió a Upwood y a finales de ese mes se trasladó a Edinburgh Field para las evaluaciones antedichas; permaneció en el Pacífico hasta noviembre de 1959, lo que aprovechó para realizar vuelos de entrenamiento a Australia y Nueva Zelanda. Al volver a Upwood, el escuadrón sirvió otro año con el Mando de Bombardeo, antes de ser disuelto definitivamente el 31 de diciembre de 1960.

77.º Squadron



El 77.º Squadron se constituyó el 1 de octubre de 1916 en Edimburgo para formar parte de la Defensa Metropolitana y proteger el estuario del Forth y zonas adyacentes. Su cartel se hallaba en la propia ciudad y sus patrullas de combate en Whiteburn, New Haggerston y Penston. Su cometido primario era interceptar las incursiones de dirigibles alemanes, pero aunque realizó numerosas patrullas no estableció contacto ni una sola vez, ya que en ese área las incursiones eran pocas y separadas en el tiempo. El escuadrón tuvo dos cometidos subsidiarios: cooperar con el Ejército en ese área por si se producían desembarcos enemigos y entrenar pilotos de otras unidades en el vuelo nocturno, especialmente al personal de los escuadrones de bombardeo destacados a Francia. Como puede suponerse, fue la segun-



El 77.º Squadron fue la primera unidad operacional equipada con el Armstrong Whitworth Whitley Mk V, modelo que comenzó a recibir en setiembre de 1939.

da tarea la que le ocupó más tiempo. El escuadrón estuvo equipado inicialmente con aviones RAF B.E.2c y B.E.2e, a los que más tarde se sumaron los B.E.2. El 13 de abril de 1917 el escuadrón al completo se concentró

en Turnhouse y al cabo de nueve meses se trasladó a Penston, donde fue equipado casi totalmente con aparatos B.E.12b y Avro 504K adaptados a la caza nocturna. Continuó en esas tareas, sin llegar a entrar en acción,

77.º Squadron (sigue)

hasta el 13 de junio de 1919, en que fue disuelto.

El 14 de junio de 1937, la Patrulla B del 102.º Squadron de Finningley se expandió y acabó por convertirse en un nuevo 77.º Squadron. Estaba previsto que fuese equipado con aviones Vickers Wellesley, pero éstos no llegaron hasta noviembre y, de forma interina, la unidad recibió los Hawker Audax. Los Wellesley estuvieron plenamente disponibles en 1938 y el escuadrón fue declarado operacional coincidiendo con la crisis de Munich, ese mismo año. Pero como ello no acabó de momento en hostilidades, los Wellesley fueron retirados y enviados a ultramar. En su lugar, el 77.º Squadron recibió los Armstrong Whitworth Whitley. Ese modelo era por entonces el más pesado de la nueva generación de bombarderos de la RAF y sus primeras versiones estuvieron equipadas con motores Tiger. Fue con estos aparatos de plantas motrices radiales que el escuadrón comenzó a operar en la guerra, dedicándose inicialmente al lanzamiento de panfletos sobre Alemania. Aunque inefectivas desde el punto de vista del esfuerzo de guerra, estas incursiones dieron al escuadrón la necesaria experiencia sobre territorio enemigo. Los primeros Whitley del escuadrón dejaron paso a los Mk V con motores Merlin, con los que la unidad combatió hasta el otoño de 1942.

Al iniciarse las operaciones ofensivas a principios de 1940, el escuadrón comenzó a bombardear en serio y el 19 de marzo llevó a cabo su primer ataque contra un objetivo en tierra. En mayo, la ofensiva se centró en las regiones occidentales de Alemania en un intento por cortar los suministros de las divisiones alemanas que se lanzaban sobre Francia. El escuadrón celebró la entrada de Italia en la guerra bombardeando las instalaciones de Fiat en Turín en la noche del 11 al 12 de junio de 1940. Desde entonces, el 77.º Squadron no tuvo respiro durante la creciente ofensiva de bombardeo nocturno sobre objetivos en el continente y la propia Alemania. El Whitley era lento pero podía llevar una pesada carga de bombas (o, por el contrario, disponía de un gran alcance), de modo que el 77.º estuvo en constante actividad durante los meses siguientes. Cuando la Luftwaffe comenzó a erigir la que sería su poderosa fuerza de caza nocturna, el Whitley

comenzó a ser un aparato menos viable sobre Alemania y las bajas empezaron a crecer.

En abril de 1942 se encomendó al escuadrón una nueva tarea. La guerra contra los submarinos alemanes estaba alcanzando proporciones desmesuradas: los alemanes, que ahora poseían los puertos de la costa atlántica francesa, gozaban de la innegable ventaja de poder salir a pleno Atlántico sin tener que pasar por las proximidades de Gran Bretaña. Así las cosas, se necesitaban aviones de largo alcance capaces de patrullar el golfo de Vizcaya y atacar a los *U-boote*. Como sus Whitley tenían un buen alcance y podían llevar una considerable cantidad de cargas de profundidad, el 77.º Squadron fue asignado al Mando Costero y se instaló en Chivenor, desde donde comenzó a patrullar el golfo de Vizcaya. En el que era el tercer aniversario del estallido de la guerra, un Whitley del 77.º localizó y hundió el *U-705* con cargas de profundidad.

En el otoño el Mando Costero estaba en expansión y disponía ya de sus propios escuadrones de Whitley, de modo que el 77.º Squadron volvió al 4.º Group del Mando de Bombardeo y fue reequipado con Handley Page Halifax en Elvington. Se preparó en el por entonces nuevo cuartimotor del 4.º Group y comenzó a operar con él en 1943, dedicándose a los objetivos habituales de la ofensiva nocturna del Mando de Bombardeo. Encajó sus primeras bajas con el Halifax en la noche del 9 al 10 de marzo, cuando el «H-Howe» y el «J-Jig» fueron derribados durante una incursión sobre Munich. Ello era una muestra de lo que iba a suceder en los meses siguientes: en las principales incursiones, el escuadrón solía enviar hasta 24 aviones, de los que se perdían uno o dos.

En 1943 el escuadrón recibió las versiones mejoradas Halifax Mk II y Mk V. Estos modelos montaban un armamento defensivo más eficiente y fueron rápidamente equipados con unidades de cola reformadas a fin de solucionar los problemas de estabilidad direccional que tantos quebraderos de cabeza habían causado a las primeras versiones. Otro cometido en el que el escuadrón participó de forma intensiva fue en labores de minado propias del Mando de Bombardeo. Llevó a cabo muchas salidas, algunas de las cuales suponían el lanzamiento de minas en aguas costeras alemanas y

de los países septentrionales del continente, incluida Noruega.

En 1944, el escuadrón hubo de ocuparse asimismo de la ofensiva de bombardeo sobre Francia en preparación para el segundo frente (la invasión de Normandía), y esta labor adicional representó para el escuadrón una sobrecarga ocupacional. En mayo tuvieron lugar dos hechos importantes: el escuadrón se trasladó de Elvington a Full Sutton a fin de dejar espacio para dos escuadrones de Halifax de los Franceses Libres, y fue reequipado con la versión Halifax Mk III con motores Hercules.

El 77.º se dedicó primordialmente al bombardeo estratégico de Alemania hasta el fin de la guerra, pero ocasionalmente fue requerido para realizar alguna operación de carácter táctico en beneficio de los combates en Francia. Por ejemplo, en el otoño de 1944 el 2.º Ejército se hallaba en Bélgica y desesperadamente escaso de combustible para sus camiones y carros de combate, de modo que el 77.º Squadron, entre otros, transportó cargamentos de carburantes a Bruselas hasta que se remedió el problema logístico.

Pero por lo general el escuadrón actuó de noche, haciendo frente a las cada vez más sofisticadas armas de defensa nocturna alemanas. Llevó a cabo su última misión el 25 de abril de 1945, cuando 19 Halifax, del modelo Mk VI recién incorporado por la unidad, bombardearon emplazamientos artilleros en Wangerooge.

Acabada la guerra en Europa, el escuadrón fue transferido al Mando de Transporte. Sus tripulaciones fueron divididas y dados de baja los artilleros y oficiales bombarderos; los Halifax pasaron a unidades de mantenimiento y fueron sustituidos por Douglas Dakota. La conversión fue bastante rápida y el escuadrón fue enviado a participar en la gran ofensiva contra los japoneses. Partió hacia la India en septiembre de 1945, pero por entonces era ya demasiado tarde para entrar en combate; sin embargo, acababan de empezar los tremendos cambios logísticos de posguerra y el escuadrón se dedicó a transportar tropas a medida que las unidades del Ejército eran re-desplegadas y se ocupaban los territorios abandonados por los japoneses. Otro problema era el traslado de los prisioneros de guerra liberados y de los soldados desmovilizados. Toda



Un Handley Page Halifax B.Mk III del 77.º Squadron, por entonces estacionado en la base de Full Sutton, en el condado de Yorkshire. El 77.º Squadron empleó el Halifax desde 1942 hasta el fin de las hostilidades en Europa (foto Bruce Robertson).

esta actividad mantuvo ocupada a la unidad hasta el 1 de noviembre de 1946, en que fue disuelta en Mauripur y reconvertida posteriormente en el nuevo 31.º Squadron.

El 1 de diciembre de 1946, el 271.º Squadron de Broadwell (Gran Bretaña) fue redesignado 77.º Squadron; su tarea principal era ahora el apoyo al Ejército, el lanzamiento de paracaidistas y labores similares. Sin embargo, el Mando de Transporte empleaba cada vez más escuadrones para abrir nuevas rutas logísticas en Europa y en setiembre de 1947 el escuadrón se trasladó a Manston y comenzó a dedicarse a esa tarea. Ello preparó a la unidad para su próxima operación de importancia, el puente aéreo de Berlín (operación «Plainfare»). El 77.º Squadron empleó intensamente sus Dakota en el transporte de suministros a Berlín desde varios aeródromos alemanes y almacenó un gran número de horas de vuelo entre 1948 y 1949. Cuando se levantó el bloqueo de la ciudad, la RAF se encontró con unos efectivos de transporte muy superiores a sus necesidades, de modo que disolvió varios escuadrones, el 77.º entre ellos; ello tuvo lugar en Waterbeach el 1 de junio de 1949.

Desde entonces, el escuadrón ha vivido un período operacional más, como unidad de misiles balísticos Thor. A tal fin fue reconstituido en Feltwell el 1 de setiembre de 1958, para ser disuelto definitivamente el 10 de julio de 1963.

78.º Squadron



El 78.º Squadron se creó en Harriets-ham el 1 de noviembre de 1916 con la

intención de reforzar los efectivos de la creciente Defensa Metropolitana. Al cabo de un mes se trasladó a Howe, con destacamentos Chiddington, Gosport y Telscombe Cliffs, cubriendo un arco desde Tonbridge a Portsmouth. Fue equipado con aviones RAF-B.E.2c, B.E.2e, B.E.12 y B.E.12a, y comenzó sus operaciones en la noche del 16 al 17 de marzo de 1917, enviando un piloto a interceptar cuatro Zeppelines sobre Londres. El alférez Fowler se estrelló fatalmente nueve minutos después de haber despegado. La siguiente operación del 78.º fue el 25 de mayo, cuando 21 Gotha atacaron Folkestone de día. El destacamento de Telscombe Cliffs puso en el aire tres B.E.12a, pero dos se retiraron con problemas en los motores y el otro no estableció contacto con el enemigo.

Once días después los mismos pilotos fueron enviados a interceptar 22 Gothas que amenazaban Sheerness.



Un Twin Pioneer del 78.º Squadron sobrevuela las abruptas costas de Adén. Este modelo, estacionado en Khormaksar, fue utilizado para apoyar a las unidades del Ejército desplegadas en la zona (foto Bruce Robertson).

Tampoco hubo contacto. La siguiente salida, el 13 de mayo, se vio frustrada por la niebla. En la siguiente incursión

el destacamento de Chiddington se había mudado a Penshurst, y los dos destacamentos hicieron 10 salidas, in-

cluidas dos con cazas RAF S.E.5a, que acababan de llegar para una corta estancia. Pero tampoco se consiguieron resultados. Los S.E.5a fueron reemplazados por Sopwith 1 1/2 Strutters, que entraron en acción sobre el South-End el doce de agosto en el curso de un ataque diurno. El 78.º empleaba una técnica mediante la cual algunos de sus aviones eran equipados con radio y seguían a las formaciones enemigas enviando sus posiciones en las bases de tierra. Dos operaciones de este tipo se realizaron el 22 de agosto contra una incursión diurna sobre las ciudades costeras del condado de Kent.

El 78.º Squadron se puso entonces a transformar a los Strutter en cazas más adecuados. Los observadores fueron eliminados y el asiento del piloto pasó a popa, a la posición del observador. Esto permitía una reducción de peso que mejoraba las prestaciones. Estas modificaciones fueron conocidas como «Comics» y se normalizaron en las filas de los escuadrones de la Home Defence. En setiembre el escuadrón fue trasferido a Sutton Farm, en Essex, y también recibió algunos RAF F.E.2d para sustituir a los B.E.12a. En la noche del 24 al 25 de setiembre el 78.º mandó cuatro aviones para contener un ataque sobre Londres y se cree que entonces consiguió su primera victoria, cuando un Gogha, atacado por un Strutter, cayó al mar del Norte con los depósitos perforados. En octubre tuvo lugar un breve combate sobre Gravesend, al que siguieron varias incursiones sin resultados prácticos. En noviembre el 78.º Squadron absorbió la Patrulla D del 39.º Squadron de Biggin Hill, con lo que reforzó su dotación habitual de aviones B.E.

Con el año nuevo llegaron refuerzos y el escuadrón recibió sus primeros Sopwith Camel. El 29 de enero uno de ellos entró en combate contra un Gotha, pero el Camel entró inopinadamente en barrena; cuando el piloto, el capitán Luxmoore, consiguió recuperarla y enfilar al Gotha, sus armas se negaron a disparar. Tuvo un nuevo contacto con un bombardero alemán durante la noche siguiente, pero tampoco esta vez la suerte estuvo de su lado.

En mayo se produjeron nuevos ataques sobre Londres y el 78.º Squadron entró de nuevo en acción: el día 19 consiguió que se le confirmase el derribo de un Gogha, en el que había sido su último combate de guerra. La unidad permaneció *in situ*, encuadra-

da en la Defensa Metropolitana, hasta diciembre de 1919, tras haber recibido aviones Sopwith Snipe para reforzar sus efectivos de Camel tras el armisticio. El escuadrón fue disuelto en Sutton's Farm el 31 de diciembre de 1919.

El 1 de noviembre de 1936, la Patrulla B del 10.º Squadron de Boscombe Down fue utilizada para crear de nuevo el 78.º Squadron. Estaba ahora equipado con bombarderos Handley Page Heyford y se entrenó con ellos en la ejecución de incursiones nocturnas, siendo transferido al 4.º Group del mando de Bombardeo, en Dishforth, dos meses después. En el verano de 1937 comenzó a reequiparse con el Armstrong Whitworth Whitley, labor que completó a finales de año. En poco tiempo consiguió el necesario estatus operacional, pese a que sus aviones no poseyeron inicialmente las torretas y a la desorganización que supuso que algunos aparatos le fuesen retirados para ser modificados. Poco antes del estallido de la II Guerra Mundial, el 78.º Squadron comenzó a reequiparse con los Whitley con motores Merlin y, una vez concluido el proceso, fue convertido en un escuadrón de entrenamiento, comportándose como una unidad de instrucción operacional hasta que en abril de 1940 se crearon organizaciones específicas para desempeñar ese cometido.

Ello permitió que el 78.º pudiese comenzar a operar en la guerra, y su primera incursión aérea tuvo lugar en la noche del 19 al 20 de julio de 1940, en que envió cuatro aviones sobre Gelsenkirchen. Así empezó la labor nocturna del escuadrón contra Alemania, en la que se mantuvo durante toda la guerra. En principio, los esfuerzos del escuadrón tuvieron poco efecto, principalmente a causa de la carencia de buenos sistemas de navegación, pero el Whitley era un avión adecuado para el bombardeo nocturno, con estabilidad inherente y capaz de encajar fuertes daños en combate. Sirvió con el escuadrón hasta marzo de 1942, momento hasta el que había sido utilizado exclusivamente en ataques sobre Alemania. Sin embargo, en febrero de 1941 había tenido lugar una operación distinta, cuando la unidad cedió tripulaciones para la operación «Coloso», la primera acción aliada en la que se usaban paracaidistas. El destacamento del 78.º fue primero a Ringway (la Central Landing School) donde las tripulaciones aprendieron las técnicas correctas y luego voló a Malta, desde donde partió la



El 78.º Squadron se convirtió en una unidad con aparatos de alas rotativas en junio de 1965, cuando los Twin Pioneer dejaron paso a los helicópteros Westland Wessex. Este ejemplar lleva la palabra *Rescue* tanto en inglés como en árabe y, pese a sus colores SAR, fue utilizado para apoyar las acciones del Special Air Service.

misión en que se lanzaron paracaidistas que debían destruir un acueducto en Tragino, Italia. La acción acabó en fracaso.

En marzo de 1942 el escuadrón se equipó con Handley Page Halifax y sentó base en Croft. Comenzó a operar con ellos en mayo, participando en tres incursiones de mil bombarderos durante mayo y junio. Había una insatisfacción general con la actuación del Halifax, y el 78.º se unió a otras unidades y realizó sus propias modificaciones al aparato, desmontando la torreta del morro y sustituyéndola por un carenado. Gradualmente el 78.º aumentó su contribución, pero no sin un buen porcentaje de bajas. Uno de sus ataques más memorables fue contra la base experimental de Peenemünde el 18 de agosto de 1943. Durante el año tomó parte en múltiples bombardeos, pero en primavera de 1944 se equipó con Halifax Mk III y participó en salidas tácticas en apoyo de la invasión de Francia. Esta campaña se complicó al saberse que en la costa de Francia proliferaban las rampas de lanzamiento de las V-1. La creciente superioridad aérea de los aliados era tal que en 1944 el escuadrón pudo encargarse de algunas incursiones diurnas sobre Francia. Pero la ofensiva contra Alemania era todavía la principal preocupación de la RAF, y esto siguió así hasta el final de la guerra; la última operación del escuadrón se produjo el 25 de abril de 1945, cuando 20 de sus Halifax fueron enviados de día a bombardear baterías artilleras en Wangerooze.

La totalidad del 4.º Group fue entonces transferida al Mando de Transporte y el escuadrón se encontró empleando su Halifax en misiones de transporte, mientras se pasaba a los

Douglas Dakota. Con ellos se trasladó a Egipto, donde formó parte del Ala de Transporte de Oriente Medio. Comenzó a hacer cubrir las rutas regulares de la RAF en el Mediterráneo y Oriente Medio. Un destacamento del 78.º se trasladó a Maison Blanche, en Argelia, para cubrir el oeste del Mediterráneo. Como por entonces era habitual en un escuadrón de transporte, recibió el encargo de mantener un papel de transporte táctico en apoyo del Ejército y se dedicó también al entrenamiento de paracaidistas en Egipto. En 1950 se recibieron los Vickers Valettas y el escuadrón estuvo ocupado en sus servicios regulares y en las salidas no programadas que requería el políticamente inestable Oriente Medio. Estas misiones siguieron hasta su disolución en setiembre de 1954.

El 78.º Squadron se formó dos años después en Khormasir, Adén, el 24 de abril de 1956. Su misión era ahora la de transporte de apoyo táctico próximo y se equipó con Scottish Aviation Pioneer y Twin Pioneer. Eran aviones ideales para operar en el polvoriento desierto de Adén y el 78.º actuó con frecuencia cuando proliferaron las incursiones a Adén desde Yemen. Voló con éxito en este papel hasta 1965, en que fue equipado con helicópteros Westland Wessex para la misma misión. De esa manera, la unidad se convirtió en una herramienta más valiosa para el Ejército. En 1967 se trasladó a Sharjah, en el golfo Pérsico, donde llevó a cabo misiones similares, colaborando con las unidades del Ejército que defendían los nuevos Estados del Golfo y realizando también salvamentos. Continuó en ese papel hasta la retirada británica del Golfo, siendo disuelto en Sharjah el 1 de diciembre de 1971.

79.º Squadron



Gosport fue una base importante durante la I Guerra Mundial, pues en ella se crearon numerosos escuadrones. El 8 de enero de 1917 se formó allí una unidad de instrucción más que, equipada con la habitual colección de aviones de entrenamiento, siguió en ese papel hasta el mes de agosto, en que fue rebautizada 79.º Squadron con la intención de que fuese desplegada de forma operacional en el frente Occidental. Ese mismo mes se trasladó a Beaulieu, donde siguió como unidad de enseñanza hasta diciembre, en que fue equipada con cazas Sopwith Dolphin y se preparó para entrar en combate. Se desplazó a Francia en febrero de 1918 y levantó su campamento en Estrée Blanche. Concebido para operar a alta cota, el 79.º Squadron obtuvo su primera victoria el 22 de marzo, en

que resultó abatido un aeroplano alemán. Por entonces, la unidad se había visto obligada a empeñarse a fondo contra la ofensiva alemana y empezó a cambiar de base siguiendo la retirada aliada; asimismo cambió de cometido, pues se dedicó a ametrallar a las fuerzas alemanas. Ello, unido a una inopinada serie de fallos motrices, dio como resultado que el escuadrón encajase gran número de bajas en sus primeros meses de operaciones en el continente.

Cuando se detuvo el avance alemán, el escuadrón volvió a sus patrullas ofensivas a alta cota y, como por entonces el personal de tierra había comenzado a entender mejor las particularidades de los motores, el escuadrón empezó a prosperar. Desde entonces, la mayoría de las acciones de la unidad tuvieron como punto de par-



Un Gloster Gauntlet del 79.º Squadron fotografiado en un polígono de tiro en North Coates. Por entonces, esta unidad tenía su base en Biggin Hill (foto Bruce Robertson).

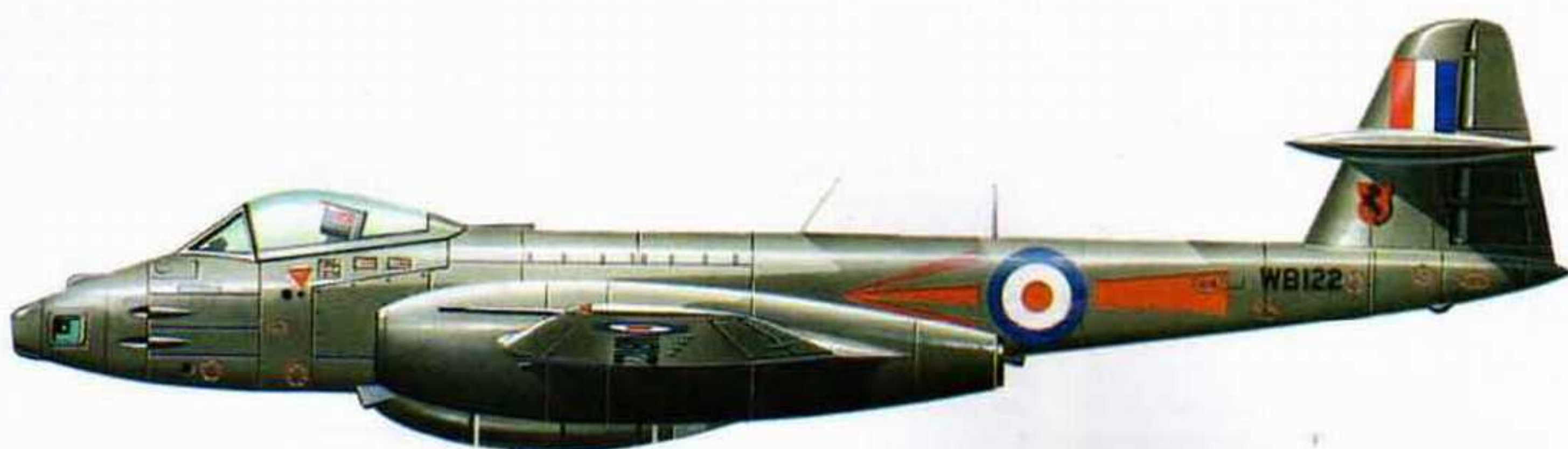
tida St Marie Cappel. La lista de victorias del escuadrón comenzó a aumentar durante el verano de 1918, si bien hubo de dedicarse también a ataques al suelo, especialmente durante

79.º Squadron (sigue)

la ofensiva final. Al concluir las hostilidades, el 79.º Squadron había destruido 64 aviones y nueve globos de observación. Tras el armisticio, el escuadrón se trasladó a la propia Alemania y pasó a formar parte del Ejército de Ocupación; siguió ocupado en tareas más propias de una unidad de policía colonial hasta que fue disuelto en Bickendorff a mediados del mes de julio de 1919.

El 22 de marzo de 1937 se volvió a formar a partir de la Patrulla «B» del 32.º Squadron de Biggin Hill, de la que heredó sus cazas Gauntlet. El 79.º los usó alrededor de 18 meses y después se equipó con Hawker Hurricane Mk I, en noviembre de 1938. Tenía diez meses para prepararse con ellos antes del estallido de la guerra. Cuando ésta llegó, el 79.º estaba listo para parar a las hordas de aviones alemanes que atacarían a la nación, pero éstas no aparecieron de momento. El escuadrón fue el primero del 11.º Group que se anotó un derribo, al destruir un Dornier Do 17 el 21 de noviembre en Maston. Cuando se produjo la invasión de los Países Bajos, el 79.º fue trasladado a Francia, a Merville, y entró en acción inmediatamente, tanto en patrullas operacionales como en ataques a la aviación y la infantería enemigas. El avance alemán provocó que el 79.º tuviese que retirarse constantemente y, al cabo de 10 días, regresar a Gran Bretaña. En aquellos diez días obtuvo 25 victorias confirmadas y dañó 11 aviones enemigos. A su vuelta, se dedicó a patrullas sobre los convoyes del Canal, que corrían el peligro de ser atacados por los Stuka. En julio se trasladó al noreste y se dedicó a patrullar sobre el mar del Norte. Cuando, el 15 de agosto, la Luftlotte V pasó al ataque desde Noruega sobre el noroeste del país, el escuadrón estaba listo para responder. El 79.º se zambulló en medio de una inmensa formación de Heinkel He 111 escoltados por Messerschmitt Me 110 antes de que ésta alcanzase la costa y le infligió grandes pérdidas. El 79.º volvió a Biggin Hill el 27 de agosto, en pleno apogeo de la batalla de Inglaterra, y estuvo en constante acción. El 5 de setiembre combatió duramente en defensa de Biggin Hill, pero por entonces la mayoría de sus aviones estaban dañados o habían sido destruidos, por lo que se retiró a la base de Pembrey, en el condado de Gales del Sur, para recuperarse.

El sur de Gales y el canal de Bristol fueron el terreno de caza del escuadrón durante 1941; entre otras cosas, se dedicó especialmente a interceptar las incursiones que entraban en su zona, con lo que su lista de victorias empezó a crecer. A finales de 1941



El 79.º Squadron se formó de nuevo como unidad de caza y reconocimiento, equipada con Meteor FR.Mk 9, en Bückeburg el 15 de noviembre de 1951. Durante cinco años, sus aviones dieron a la RAF Germany una notable capacidad de reconocimiento táctico, complementada por los Meteor PR.Mk 10 y Canberra desarmados.

tomó parte en algunas de las incursiones de caza sobre Francia, obteniendo un éxito particular el 18 de diciembre, cuando escoltó una gran formación de bombardeo. En el mismo mes fue retirado del servicio y trasladado a los condados centrales de Gran Bretaña a prepararse para su traslado a ultramar.

El 21 de marzo de 1942 el 79.º embarcó en un transporte de tropas en Liverpool y zarpó para la India, vía Sudáfrica, llegando a Bombay el 20 de junio de 1942. Allí se dividió, yendo el personal de tierra a Calcuta y los pilotos a Karachi a recoger los nuevos cazabombarderos Hawker Hurricane Mk IIC. Una semana después se encontraron en Kanchrapara para entrenarse y la unidad fue declarada operacional un mes después. A finales de año, el 79.º fue enviado al frente de Chittagong. Al día siguiente de su llegada a Dohazari, se produjo una incursión enemiga sobre la base y el 79.º entró directamente en acción derribando tres bombarderos japoneses. Permaneció en la zona hasta el año siguiente en que se trasladó al aeródromo avanzado de Hay. Voló en ayuda del Ejército atacando objetivos fijados por éste y realizó algunas «Rhubarbs» además de suministrar escolta a formaciones de bombarderos Bristol Blenheim. La unidad destacó especialmente en las «Rhubarbs», dejando un rastro de bombarderos y transportes enemigos destruidos. El 79.º volvió a su base anterior coincidiendo con los monzones y se centró en misiones de escolta hasta junio, en que volvió a la India para un período de descanso.

En noviembre de 1943, el 79.º volvió a la zona de Chittagong para entrar de nuevo en operaciones. Una de las más importantes consistía en suministrar escolta a los Douglas Dakota que lanzaban suministros para las tropas desplegadas en la jungla. Al apa-

recer los Spitfire en la zona, el 79.º y sus Hurricanes se vieron relegados a trabajos de ataque al suelo. Fue retirado de las operaciones a finales de mayo de 1944. En Yelahanka comenzó a equiparse con el Republic Thunderbolt Mk II; su prolongada conversión significó que no volviese a las operaciones hasta octubre de 1944, trasladándose a Manipur Road. Oficialmente debía realizar salidas de reconocimiento, pero se aprovechó el alcance de sus aviones para realizar ataques sobre aeródromos enemigos. El 79.º se trasladó al Imphal y a finales de noviembre sus aviones llevaban ya bombas bajo las alas para actuar en apoyo a las tropas; ésta fue su misión hasta los primeros meses de 1945. Cuando el 14.º Ejército comenzó a avanzar en Birmania, el 79.º acabó por trasladarse a Meiktila en junio, un aeródromo que había atacado meses antes. Desde allí llevó a cabo sus últimas salidas contra los japoneses el 20 de agosto de 1945. Al terminar la guerra, el 79.º permaneció allí, manteniendo un mínimo de horas de entre-

namiento hasta que fue disuelto el 30 de diciembre de 1945.

Al producirse el puente aéreo de Berlín de 1948-49 y el estallido de la guerra de Corea, quedó claro que la RAF necesitaba expandirse una vez más; por lo tanto, el 79.º Squadron se formó de nuevo en Bückeburg el 15 de noviembre de 1951. Alguien debió de leer el libro de récords de la RAF, ya que el escuadrón se volvió a formar en el papel de caza y reconocimiento y recibió aviones Gloster Meteor FR.Mk 9 para esa función. Ahora formaba parte de la RAF Germany y su tarea principal consistía en efectuar reconocimientos sobre el campo de batalla. Esto implicó operaciones casi en exclusiva a baja cota y un alto grado de pericia. Se dotó al escuadrón con un avión más potente en 1956, cuando los Meteor fueron remplazados por Supermarine Swift FR.Mk 5. Con ellos el escuadrón sirvió desde Gütersloh de forma distinguida durante cinco años, antes de que la reducción de efectivos de la RAF Germany llevara a su disolución.



Un Hawker Hunter FGA.Mk 9 del 79.º Squadron fotografiado mientras esta unidad era el escuadrón operacional que se escondía tras la Unidad de Armas Tácticas de Brawdy. El 79.º Squadron proporcionó instructores a varias unidades de conversión y sus Hunter acabaron por ser remplazados por los modernos Hawk.



80.º Squadron

Una de las facetas características del 80.º Squadron en las dos guerras mundiales fue su movilidad. Se trató de uno de esos escuadrones que estuvo en movimiento constante durante toda su carrera operacional.

El 80.º Squadron se creó para cometidos de caza el 1 de agosto de 1917 en Montrose (Escocia) y rápidamente empezó a entrenarse con los Sopwith Camel. Se trasladó con ellos a Francia en enero de 1918, pero una vez allí el mal tiempo impidió que entrase en acción hasta mayo. En consecuencia, hubo de dedicarse a ametrallamientos y bombardeos a baja cota cuando ese mes una gran ofensiva alemana amenazó con romper las líneas aliadas. El

80.º fue empleado como escuadrón móvil para reforzar las unidades más baqueteadas en cualquier punto del frente. Cuando se contuvo el avance alemán, la unidad siguió en ese papel hasta el armisticio. En junio fue asignado al frente francés y sirvió en dos áreas diferentes como parte de los refuerzos británicos, de nuevo en cometidos de ataque al suelo. A partir de agosto el escuadrón retornó al sector británico y se dedicó a atacar a las fuerzas alemanas que se retiraban del Somme.

Al concluir las hostilidades, el 80.º se desplazó a Bélgica, donde remplazó sus Camel por Sopwith Snipe a finales de 1918 para trasladarse a Egipto

a mediados de 1919. Establecido en Aboukir, fue convertido en el 56.º Squadron en febrero de 1920. El 80.º Squadron apareció de nuevo en marzo de 1937, en Kenley, equipado con cazas Gloster Gauntlet. Cuando en mayo se mudó a Debden había comenzado ya a reequiparse con los Gloster Gladiator, similares a los anteriores pero con cabina cerrada. Pero su destino no estaba en el Mando de Caza ni tan sólo en Gran Bretaña, ya que a finales de abril de 1938 fue enviado a Egipto para reforzar las defensas de caza del canal de Suez.

Continúa en la pág. 3832

La guerra fría

El Arma Aérea de la Flota (2)

Tras el turbio conflicto de Suez, el Arma Aérea de la Flota siguió defendiendo los intereses británicos por todo el mundo, al tiempo que mejoraba continuamente su material de vuelo. Pero este proceso distó mucho de ser perfecto, como pudo comprobarse de forma dramática durante la guerra del Atlántico Sur, en 1982.

Tras su experiencia en la campaña de Suez en noviembre de 1956, el Arma Aérea de la Flota reasumió su programa normal de trabajo. Los HMS *Ocean* y *Theseus*, que habían sido temporalmente recomisionados para esa operación, fueron dados de baja y destinados al desguace. El HMS *Eagle* regresó a Gran Bretaña a principios de 1957, sus cuatro escuadrones fueron inmediatamente disueltos y el buque entró en dique seco para su reacondicionamiento. Su lugar en la flota fue ocupado por el HMS *Ark Royal*, que fue recomisionado con una patrulla de Skyraider de alerta temprana además de sus cuatro escuadrones

de combate. Una nota negativa fue la desaparición de los escuadrones de la RNVR, que habían comenzado a reequiparse con aviones de reacción pero cuyos costes de mantenimiento no casaban con los recortes presupuestarios tan de moda por entonces.

Hacia 1958, el Arma Aérea de la Flota se hallaba en proceso de transformación, promovido por la entrada en servicio de nuevo material y equipo. A principios de ese año, el antiguo HMS *Victorious* fue recomisionado tras un amplio programa de modernización. Llevaba ahora cubierta angulada, un gran radar Tipo 984, espejos de apon-taje, nuevos sistemas de detención y dos catapultas de vapor.

Su sala de operaciones estaba mejor equipada que la de cualquier buque mundial contemporáneo.

En junio de 1958 entraron en servicio los primeros Supermarine Scimitar, a fin de reemplazar parcialmente a los Hawker Sea Hawk en los papeles de interdicción y caza. Este

A bordo del HMS *Victorious* en 1959 aparecen aviones Supermarine Scimitar F.Mk 1 del 803.º Squadron (en primer plano) y de Havilland Sea Venom FAW.Mk 22 del 893.º Squadron. Los aparatos de la izquierda son Douglas Skyraider AEW.Mk 1 de la Patrulla B del 849.º Squadron (foto RAF Museum, Hendon).





Avión pesado y potente, el Supermarine Scimitar fue probado por la Patrulla de Evaluación 700X y más tarde entregado a su primera unidad operativa, el 803.º Squadron, en junio de 1958. En su versión Mk 1, actuó como interdictor a baja cota con capacidad nuclear y también como interceptor a alta cota y plataforma de reconocimiento.

nuevo avión tenía alas en flecha, dos poderosos motores Rolls-Royce Avon, cuatro cañones Aden de 30 mm en el morro y provisión para bombas, cohetes y (más tarde) misiles infrarrojos Sidewinder. El primer escuadrón equipado con este modelo fue el 803.º, que a finales de ese año embarcó en el *Victorious*.

Hacia finales de 1959 fue comisionado el HMS *Hermes* tras un largo período de construcción, en el que había sido dotado con la cubierta angulada y equipo moderno. Cuando entró en servicio al año siguiente, sus aviones eran los más recientes. Además de los Scimitar del 804.º Squadron, llevaba los de Havilland Sea Vixen del 890.º Squadron. Este biplaza con ala en flecha, destinado a la caza todotipo, remplazó al Sea Venom en este cometido y estaba equipado con un sistema integrado de armas guiadas que comprendía el radar GEC, misiles de Havilland Firestreak y el visor de ataque Ferranti. En el cometido de alerta temprana, los Skyraider de origen norteamericano dejaron paso al nuevo Fairey Gannet AEW.Mk 3, equipado con el radar desmontado al Skyraider.

Por entonces, el helicóptero se estaba difundiendo en las fuerzas aeronavales y en la Royal Navy ello sucedió principalmente en el papel antisubmarino, en el que gradualmente sustituyó al Gannet. A principios de 1960 se le encontró otra tarea cuando el HMS *Bulwark* volvió al servicio tras ser reconvertido en transporte de unidades de asalto y embarcó los Westland Whirlwind HAS.Mk 7 del 848.º Squadron. No pasó mucho tiempo antes de que se pudiese probar el nuevo concepto, pues en 1961 el *Sheik* de Kuwait requirió protección contra las ansias anexionistas de Iraq. Al cabo de 24 horas el *Bulwark* había llegado a la zona desde Karachi y depositó en tierra el 42.º de los Comandos Reales de Marina a pesar de las lamentables condiciones climáticas, con temperaturas de hasta 49º. La RAF envió allí efectivos y el *Victorious* arribó a la

El preludio de la que iba a ser una poderosa fuerza de helicópteros para la Royal Navy: uno de los tres Westland P.531/0 se prepara para apuntar en una fragata durante sus evaluaciones operacionales en 1963. La RN encargó un total de 98 ejemplares con la denominación de Wasp HAS.Mk 1; estos aparatos siguen todavía en activo como máquinas antisubmarinas encuadrados en las numerosas patrullas asignadas a los buques de superficie.

región antes de que cesara la gran amenaza.

Se había demostrado el éxito del concepto del portahelicópteros de asalto y el HMS *Albion* fue desarmado para ser convertido de forma similar, volviendo al servicio en agosto de 1962. Además de los Whirlwind HAS.Mk 7 del 846.º Squadron, llevaba ahora los Westland Wessex HAS.Mk 1 del 845.º Squadron. Este desarrollo del Sikorsky S-58 fue el primer helicóptero naval británico diseñado desde el principio para tareas antisubmarinas todotipo; había entrado en servicio un año antes para ese cometido, pero ahora había sido adaptado como transporte de tropas especiales, con capacidad para 16 hombres con su equipo. Pronto ganó su primera experiencia en ese segundo cometido cuando, un año más tarde, el *Albion* hubo de cambiar de ruta durante una singladura de Mombasa a Singapur, con el 40.º de Comandos a bordo. El sultán de Brunei había solicitado ayuda británica contra los ataques a través de sus fronteras realizados por guerrilleros indonesios que se infiltraban desde Sarawak y por mar.

Esta campaña duró tres años y la Royal Navy jugó un importante papel en su final feliz para el sultán. El *Albion* puso rumbo a Kuching, donde depositó en tierra a los comandos. Sus helicópteros tuvieron una participación fundamental, pues eran capaces de operar tanto desde el buque como desde tierra firme. Transportaron tropas y equipo de forma rápida en un territorio que comprendía desde junglas a pantanos, pasando por manglares. Aterrizaron en reducidos claros de las selvas, pero si ello no podía ser se mantenían en vuelo estacionario sobre los árboles y descendían la carga mediante la cabria. Cientos de heridos fueron transportados rápidamente a hospitales de sangre. Las condiciones operacionales estaban lejos de ser ideales, sin buenos mapas de la zona, con inadecuada cobertura radárica y con una climatología inhóspita, pero pese a todo ello se llevaron a cabo de forma satisfactoria miles de salidas. El *Bulwark* remplazó al *Albion* a mediados de 1964 y sus Squadrons n.ºs 845 y 846 recibieron las justas recompensas por su comportamiento en el conflicto.

Bucanero de baja cota

Mientras, la flota de portaviones ligeros de escuadra, que resultó tan vital durante la guerra de Corea, era drásticamente reducida y los



Un Wessex HU.Mk 5 del 848.º Squadron del HMS *Albion* en vuelo estacionario sobre un claro en las selvas de Borneo en julio de 1966. Estos helicópteros, que operaron desde las pistas avanzadas de Labuan y Bario, apoyaron las actuaciones del Ejército contra las infiltraciones desde Indonesia (foto Bruce Robertson).

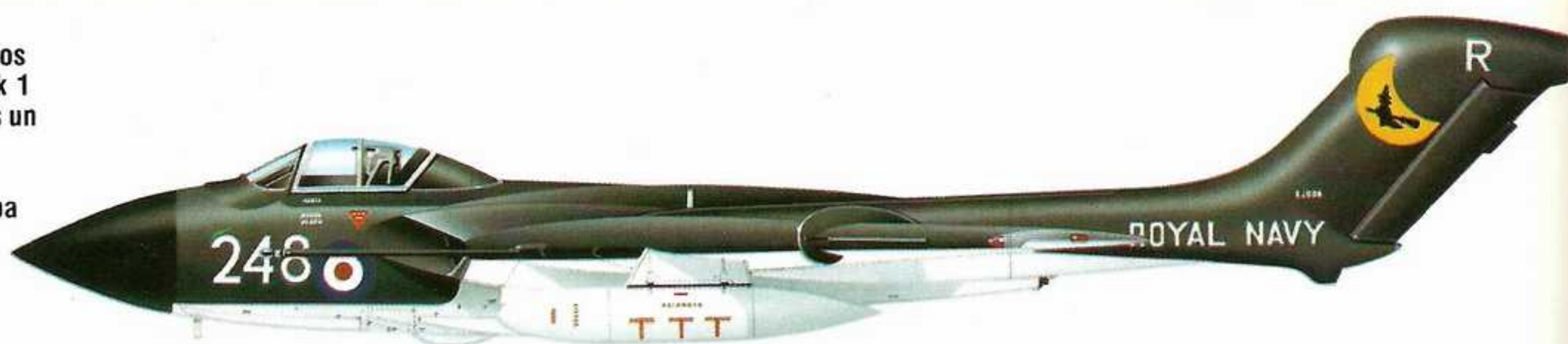
diques de desguace daban la bienvenida a los HMS *Glory* y *Unicorn*. Sin embargo, existían planes para un nuevo portaviones de escuadra que incorporase gran número de innovaciones; provisionalmente, ese buque fue bautizado CVA-01.

Durante 1961 se había formado la Patrulla 700Z en calidad de unidad de evaluación intensiva para probar el nuevo Blackburn Buccaneer, que había aparecido con la designación inicial de NA.39. Fue el primer avión operativo diseñado desde el principio con capacidad de interdicción a baja cota. Respondía a unas especificaciones navales en las que se pedía un sistema de armas embarcado que comprendiese un avión capaz de volar por debajo de las coberturas de radar a velocidades próximas a Mach 1 para atacar con armas convencionales o nucleares. El 801.º Squadron fue el primero formado con este modelo, en julio de 1962, y en febrero de 1963 embarcó en el *Ark Royal*.

A finales de año, la fuerza de helicópteros hubo de afrontar otro cometido operativo, a raíz de los problemas en Adén. El *Ark Royal* envió a tierra los Wessex del 815.º Squadron, que comenzaron a operar desde RAF Khor-maksar en apoyo a las operaciones contra las tribus disidentes en el área de Rafdán: su misión fue la de transportar tropas y evacuar bajas. Apenas habían completado su cometido cuando a mediados de enero embarcaron en el HMS *Centaur* para zarpar de inmediato hacia África Oriental, que había pedido ayuda británica ante el temor de un levantamiento en Tanganika. Al llegar a Dar-es-Salaam, los Wessex llevaron a tierra al 45.º de Comandos, que en poco más de una hora se había hecho con el control de la ciudad. El buque fue relevado poco después por el *Victorious* y, tras una corta estancia en Mombasa, zarpó hacia Singapur. Sin embargo, seis



El Arma Aérea de la Flota cursó pedidos por un total de 143 Sea Vixen FAW.Mk 1 y Mk 2. El aparato de la ilustración es un FAW.Mk 1 del 810.º Squadron; este modelo podía llevar cuatro misiles Firestreak, en tanto que el Mk 2 estaba adaptado para los Red Top.



meses después brotaron nuevos incidentes en Adén, poco antes de la prevista retirada de las fuerzas británicas, y el 815.º Squadron reembarcó en el *Centaur* para ir a asistir a las tropas de tierra. Al llegar allí desembarcó al 45.º de Comandos en el área montañosa de Raf-dán, donde halló un tiempo abominable, con tormentas de arena y lluvias torrenciales. Esta operación concluyó con éxito y el buque partió una vez más hacia Singapur.

Se encontró otro empleo para los helicópteros en marzo de 1964, cuando se reformó el 829.º Squadron para aglutinar a las numerosas patrullas destinadas a los buques de superficie. Desplegadas desde pequeñas cubiertas de vuelo en fragatas y buques de vigilancia, estas patrullas estaban equipadas básicamente con el Westland Wasp, un aparato ligero capaz de permanecer de patrulla durante una hora y utilizar dos torpedos buscadores, cargas de profundidad o, más tarde, misiles aire-superficie como medios de protección contra submarinos y lanchas rápidas.

A finales de 1965 fue comisionado el HMS *Fearless* como el primer buque de asalto equipado con helicópteros. Llevaba a popa una cubierta especial, capaz de recibir el Westland Wessex HU.Mk 5, que estaba entrando en servicio. Esta máquina polivalente podía acomodar 16 infantes pertrechados o su equivalente en carga y tenía una eslinga de la que podían suspenderse objetos tan pesados como

Un Hawker Siddeley Buccaneer S.Mk 2D del 809.º Squadron es catapultado a plena carga desde el *Ark Royal* en 1976. Este avión, el XV863, había sido construido en 1968 como el primero de los siete S.Mk 2 de serie equipados con sistema de lanzamiento de los misiles aire-superficie Martel (foto Ray Sturivant).



un Land Rover o piezas artilleras. Podía ser equipado con ametralladoras, cohetes o misiles aire-superficie y, por tanto, era ideal para los escuadrones de comandos.

Durante 1966, la crisis de Rodesia dio lugar a un bloqueo, impuesto para impedir que los petroleros llegasen al puerto de Beira. El HMS *Eagle* se estacionó en el canal de Mozambique junto con buques de escolta y durante los dos meses siguientes sus Gannet, Scimitar y Sea Vixen llevaron a cabo más de 1 000 salidas antes de que arribara el *Ark Royal* para tomar el relevo; el *Eagle* puso rumbo a Inglaterra para ser modernizado.

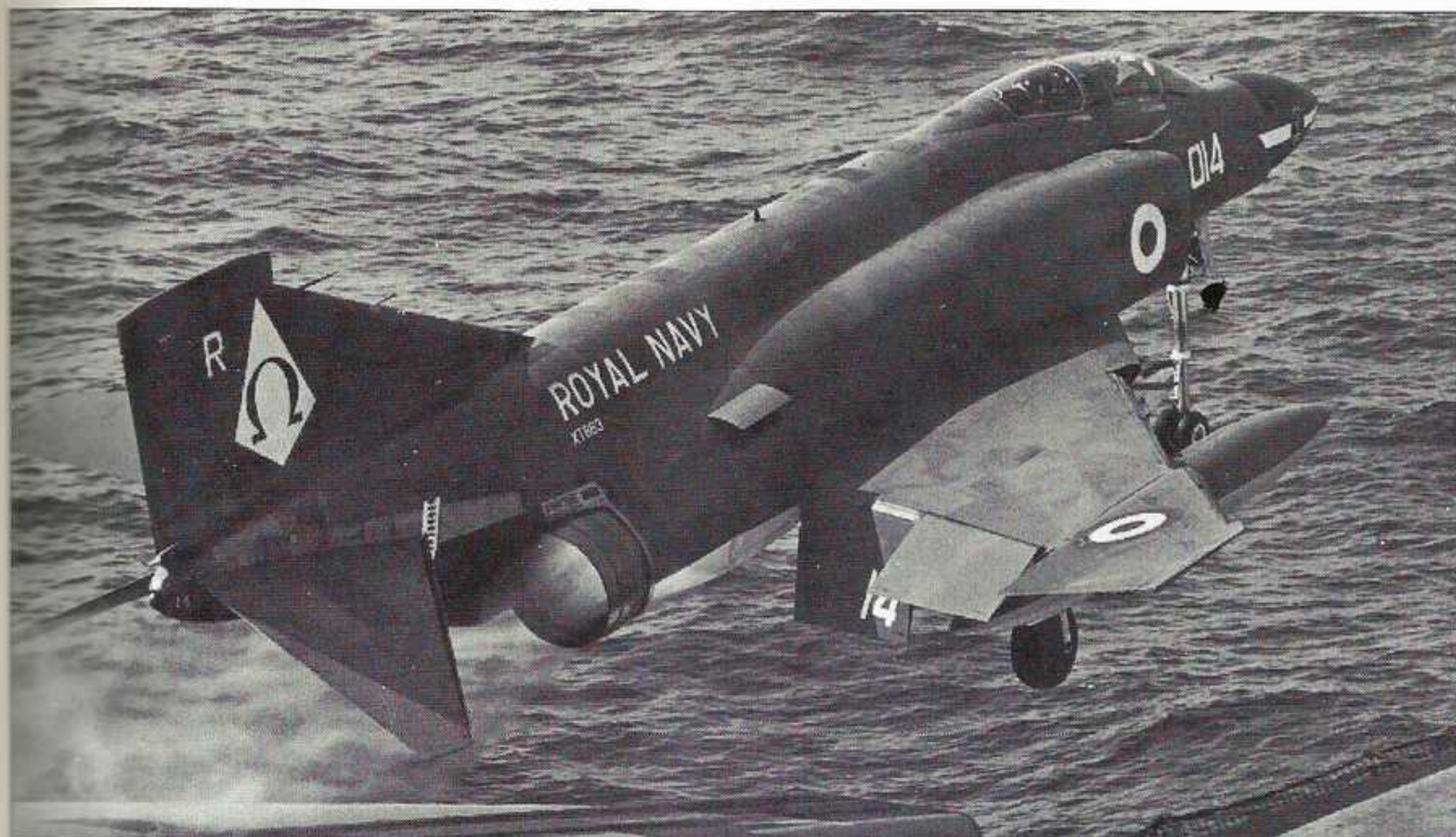
Las esperanzas para el futuro depositadas en el CVA-01 fueron defraudadas, ya que este avanzado concepto cayó víctima de los recortes presupuestarios de 1965, a raíz de los que dimitieron el ministro de Marina y el Primer Lord del Mar. Ello acabó virtualmente con el reinado del portaviones clásico en la Royal Navy, que hubo de apañarse con los que ya estaban en servicio. El *Victorious* estaba a dos pasos de la jubilación y, lo que son las cosas,

Fácilmente reconocible por el gran radomo ventral que alojaba el equipo de radar, el Fairey Gannet AEW.Mk 3 era un importante rediseño que incorporaba un fuselaje totalmente nuevo y unos aterrizadores de mayor carrera de amortiguación que dejaban mayor luz sobre el suelo para el radomo. Este modelo, el último diseñado por Fairey para el Arma Aérea de la Flota, fue construido por Westland (foto MoD).

ésta se adelantó a causa de un incendio accidental en noviembre de 1967.

El Arma Aérea de la Flota hubo de dedicarse a una tarea nada común cuando, en marzo de 1967, el petrolero gigante *Torrey Canyon* encalló en el arrecife de Seven Stones, al largo de las costas de Cornualles. Los escuadrones de helicópteros de Culdrose llevaron expertos al buque para inspeccionar la situación y tomar las medidas necesarias, pero pese a todos los esfuerzos una inmensa marea negra comenzó a amenazar una vasta área en las costas sudoccidentales. En consecuencia, los Squadrons n.ºs 736 y 800, la única fuerza de interdicción disponible, fueron reclamados





Un McDonnell Douglas Phantom FG Mk 1 es lanzado por la catapulta de la cubierta angular del HMS *Ark Royal* a finales de los años setenta. En la deriva lleva el conocido distintivo (la letra griega Omega) del 892.º Squadron, la única unidad naval de primera línea británica que utilizó este modelo.

para que sus Buccaneers lanzaran bombas y napalm e incendiasen el petróleo.

Llega el Phantom

El proyecto del avión polivalente supersónico V/STOL P.1154 fue cancelado y en 1969 entró en servicio el McDonnell Douglas Phantom para remplazar al Sea Vixen, si bien sólo se recibieron 28 ejemplares de los 140 previstos a causa de la parquedad presupuestaria. Los motores estadounidenses fueron remplazados por dos Rolls-Royce Spey, se adaptó la célula para que cupiese en los ascensores de los portaviones y se le introdujeron otras modificaciones que le dieron mayor alcance y menor velocidad de aproximación que las versiones norteamericanas. En mayo de ese año, el oficial al mando del 892.º Squadron, el primero equipado con este tipo, estableció un nuevo récord en la travesía oeste-este del

Atlántico en el curso de la Carrera Aérea Transatlántica del *Daily Mail*; fue repostado en el camino por un Víctor de la RAF. Ante el cada vez mayor uso de los helicópteros, se convirtió en necesidad esencial que pudiesen operar allí donde estallase cualquier conflicto futuro. A principios de 1969, el 846.º Squadron embarcó sus Wessex en el buque de apoyo HMS *Engadine* para realizar evaluaciones en climas fríos, concretamente en Noruega. Se aprendieron varias lecciones y desde entonces se han repetido las visitas invernales a esa zona, donde se realizan maniobras junto con unidades terrestres. Ese mismo año, los HMS *Blake* y *Tiger* fueron recomisionados como cruceros portahelicópteros.

A principios de 1970 entró en servicio un nuevo helicóptero: el 824.º Squadron recibió sus primeros Westland Sea King. Basado en el Sikorsky S-61, este aparato tiene capacidad todotiempo y ha sido concebido primordialmente para la lucha antisubmarina y la interdicción, en la que ha sustituido al Wessex. Equipado con dos motores Rolls-Royce Gem, incorpora avanzados equipos de radar y sonar, tren de aterrizaje retráctil y capacidad externa para cuatro torpedos buscadores o bien cuatro cargas de profundidad nucleares.

Mientras tanto, el *Ark Royal* era destinado a un proceso de modernización de tres años, del que emergió a mediados de los setenta para embarcar su nuevo grupo aéreo, que comprendía los Buccaneers, Phantom, AEW Gannet y Sea King, así como dos Wessex de salvamento. A continuación zarpó para participar en los ejercicios de la OTAN «Northern Wedding» en el Atlántico y después se dirigió

al Mediterráneo. Una vez allí resultó averiado al colisionar con un destructor soviético que se le había acercado demasiado.



Un Sea King HAS Mk 5 del 706.º Squadron sobrevuela la costa en las proximidades de su base, la estación aeronaval de Culdrose. Este escuadrón existe de forma continuada desde 1962 en calidad de Unidad de Entrenamiento Avanzado en Helicópteros: recibió sus primeros Sea King en 1970 y pasó a actuar exclusivamente con este tipo hacia 1975.

Reducción de efectivos

La reducción de la fuerza de portaviones prosiguió cuando en enero de 1971 el *Centaur* fue enviado al desguace, tras haber pasado cinco años como buque almacén una vez que se hubieron cancelado los planes de convertirlo en buque de mando. Un año más tarde se dio el finiquito al *Eagle*, pero mientras tanto el *Hermes* había sido convertido en buque de asalto anfibio para sustituir al *Albion*, que fue dado de baja en las listas al año siguiente.

En julio de 1974 la Royal Navy hubo de acudir a socorrer a Chipre cuando los turcos invadieron la parte septentrional de esa isla. Los Sea King del *Hermes* participaron en la evacuación, en la que también tomaron parte otros helicópteros de la RN.

En el curso de 1976 el *Hermes* fue convertido de nuevo, esta vez para la lucha antisubmarina, pero dos años más tarde el *Ark Royal* emprendió su última singladura. El *Bulwark* seguía como buque de mando y, junto al *Hermes*, proporcionaba a la Royal Navy su único potencial aéreo embarcado. El segundo fue retirado en 1980 para instalarle una rampa *sky-jump* para que pudiese utilizar los nuevos aviones de interdicción British Aerospace Sea Harrier. Esta rampa fue también montada en el *Invincible*, comisionado un año más tarde como el primero de los «cruceros de cubierta corrida» o portaviones ligeros, capaces de utilizar helicópteros y Sea Harrier y concebidos para dar mayor capacidad antisubmarina a las armadas de la OTAN.

A partir de 1978 el Wasp comenzó a ser remplazado en las unidades menores por su sucesor, el Westland Lynx. Con dos motores Rolls-Royce Gem, puede llevar varios tipos de armas aire-superficie en sus salidas antisubmarinas y de interdicción. Aunque su longitud es casi la misma que la del Wasp, tiene capacidad para 10 infantes o bien tres pacientes en camillas y un médico.

Los escasos recursos aeronavales británicos hubieron de ser reforzados al máximo cuando, en abril de 1982, fuerzas argentinas invadieron las islas Malvinas (Falkland) y los británicos formaron una fuerza operativa y la enviaron a recuperarlas. Se ha escrito ya mucho sobre esa campaña y su desenlace. Resumiendo, la Royal Navy sufrió fuertes pérdidas, algunas de las cuales se hubiesen evitado de haber contado con capacidad de alerta temprana embarcada; sólo ahora empieza a remediarse esa carencia. Los Sea Harrier y Harrier de la RAF, basados en los *Hermes* e *Invincible*, tuvieron un comportamiento inmejorable, así como los helicópteros que también participaron.



Sikorsky S-55 Chickasaw

El nombre de Igor Sikorsky es sinónimo de desarrollo de helicópteros. Tras la aparición de sus primeros aparatos practicables comenzó a tomar forma gradualmente el S-55, un diseño totalmente competente que ha sabido adaptarse a los más dispares cometidos y que ha sido producido con licencia en varios países, Yugoslavia entre ellos.

El 1 de agosto de 1952, un titular del *New York Times* anunciaba la llegada a Prestwick (Escocia) de dos Sikorsky H-19 que acababan de cubrir los 1 500 km que separan ese punto de Keflavik (Islandia), lo que suponía la última etapa de la primera travesía transatlántica efectuada con helicópteros. Los capitanes V. H. McGovern y J. H. Moore del Military Air Transport Service (MATS) de EE UU y sus tripulaciones habían terminado con éxito una de las grandes *marathones* de la historia de la aviación, completando ese vuelo de 5 490 km en 42 horas 30 minutos.

Difícilmente podía hallarse una forma más lenta y pesada de cruzar el Atlántico, pero se había dado un gran paso: si los helicópteros se atrevían con océanos, podrían hacer cualquier cosa que hiciese un avión de ala fija. El helicóptero, que en tiempos fue una ruidosa curiosidad mecánica con escasos propósitos prácticos, estaba a punto de entrar en una nueva era en la que iba a convertirse en un medio capaz de realizar las más diversas funciones. Ese camino hacia los resultados prácticos había sido abierto por el H-19, una

delas muchas variantes militares del Sikorsky S-55.

Igor Sikorsky, un intrépido inmigrante ruso que se convirtió en el más conocido constructor de helicópteros estadounidense, diseñó su primer aparato de alas rotativas en 1909. Cuando se estableció en Stratford (Connecticut) en los años treinta, Sikorsky, que también se dedicaba a los hidrocanoas, no se contentó con diseñar un helicóptero, sino que pasó también a construirlo y pilotarlo. El vuelo cautivo de Sikorsky en su VS-300 de estructura y cabina abiertas el 14 de setiembre de 1939 es considerado como el primer vuelo mundial de un helicóptero monorrotor. A continuación se produjo el desarrollo del VS-316A (R-4 de la USAAF, HNS-1 de la US Navy y Hoverfly Mk 1 de la RAF), una máquina frágil y de costados planos que se unió a las fuerzas norteamericanas en Bir-

Aunque designados H-19C, los Chickasaw utilizados por el US Army eran el equivalente de los H-19A de la USAF. En la fotografía, dos de estos aparatos llegan con suministros a una posición cercana a la zona desmilitarizada de Corea.



Un Sikorsky H-19C con el esquema mimético normalizado en el US Army en los años cincuenta. El Ejército adquirió este helicóptero basándose en la satisfactoria utilización de los H-19A y H-19B por parte de la USAF. El US Army empleó sus H-19C y H-19D Chickasaw hasta bien entrados los años sesenta.



manía a tiempo de actuar operacionalmente antes de la derrota japonesa. Este modelo (del que se conserva un ejemplar en el Museo de la RAF de Hendon) fue el primer helicóptero empleado por unidades militares, pero su alcance y carga útil limitadas, unidas a la excesiva pericia necesaria para pilotarlo, anunciaron que aún faltaba tiempo para que el helicóptero fuese una máquina útil.

Ya en la II Guerra Mundial, Sikorsky y su equipo de proyectos habían comenzado a estudiar un helicóptero mayor que fuese capaz de llevar gente y carga, utilizable en tareas como el transporte de tropas y el salvamento. Pero antes de eso apareció el VS-372 (R-5 para la USAAF), que fue desarrollado en el S-51 (H-5 de la USAF, HO3S-1 de la US Navy y Dragonfly de la RAF), voló por primera vez en agosto de 1943 y fue construido bajo licencia por Westland. Fue con este aparato con el que se llevó a cabo el primer salvamento en helicóptero el 29 de noviembre de 1945, cuando el piloto de pruebas de la compañía Dimitry Viner, a los mandos de un R-5D y afrontando vientos de 100 km/h, rescató a los dos ocupantes de una gabarra a punto de naufragar en medio de una implacable mar gruesa. Capaz de llevar solamente dos tripulantes y bajas o pacientes en literas externas, el Sikorsky S-51 fue un primer paso hacia un helicóptero totalmente práctico para servicio operacional y se utilizó ampliamente en la guerra de Corea. Otros diseños de alas rotativas eran creados por entonces en Estados Unidos por Piasecki, en Gran Bretaña por Bristol y en la Unión Soviética por Mil y Yakovlev, pero el desarrollo de un auténtico helicóptero operacional estaba reservado al Sikorsky S-55 o H-19.

El nuevo helicóptero que tomaba forma en Stratford a finales de los años cuarenta podía llevar algo más que un tripulante adicional; por primera vez fuera de Alemania, en su amplio fuselaje podía acomodarse una carga útil de 10 pasajeros, u ocho camillas, o bien una carga de 2 270 kg. El nuevo helicóptero, con tren de aterrizaje cuadríciclo, era de diseño convencional pero hacía un amplio uso de materiales ligeros. Para su clásico fuselaje configurado con larguero de cola se empleaban exclusivamente el aluminio y el magnesio, a excepción de los tubos de acero al cromo-molibdeno para el soporte del rotor. La US Air Force, convencida de que el nuevo helicóptero sería capaz de llevar a cabo misiones dentro de un alcance de 340 km, encargó cinco ejemplares bajo la designación de YH-19. El primero de ellos (49-2012) efectuó su vuelo inaugural el 10 de noviembre de 1949.



El prototipo de la familia S-55, captado durante unas pruebas en Bridgeport (Connecticut), muestra la uve invertida formada con la adición de dos pequeñas aletas bajo la deriva. La USAF adquirió sus H-19A en esta configuración, con un pedido por 50 unidades.

Planta motriz inclinada

El YH-19 estaba propulsado por un motor radial refrigerado por aire Pratt & Whitney R-1340 Wasp de 600 hp. Éste era solamente el primero de los muchos motores usados en las variantes del S-55, pero todos ellos se montaron en fuerte ángulo en la proa del fuselaje a fin de que el árbol de transmisión incidiera directamente en los engranajes del rotor; su mantenimiento se conseguía a través de dos grandes puertas de carenado que hacían innecesario el empleo de escaleras. La capacidad interna de carburante del YH-19 era de 720 litros y ya en las primeras pruebas en vuelo se comprobó que este aparato iba a tener un alcance y una autonomía superiores a todo lo visto hasta entonces. Debe reseñarse que el grado de preparación para pilotar uno de estos helicópteros era bastante elevado y que no estaba al alcance de cualquier alumno recién salido de las academias; así, los pilotos asignados a estos aparatos se sentían muy orgullosos de ello.

En su configuración original, el YH-19 presentaba un importante salto entre la superficie ventral del fuselaje y el larguero de cola, pero en este espacio se instaló al poco tiempo una gran aleta triangular a fin de mejorar la estabilidad. Otro cambio tuvo lugar en 1951, cuando la USAF encargó 50 H-19A de serie con dos pequeñas aletas que formaban una uve invertida debajo del larguero en vez del estabilizador horizontal situado en el costado de estribor de los YH-19. En ese momento estaba ya decidida la configuración final del aparato, pero la variante de serie H-19B de la USAF adquirió una nueva planta motriz, el Wright R-1300-3 de 700 hp. En el H-19B, del que se produjeron 270 unidades, se introdujeron también un larguero de cola más inclinado hacia abajo, una deriva mayor cuerda y se redujo el diámetro del rotor de cola. En 1952 comenzaron las entregas de los H-19B al 3.º Squadron de Salvamento Aéreo y a otras unidades SAR del MATS.

El desarrollo de la serie H-19 continuó cuando en 1952 el US Army encargó 72 aparatos H-19C y 338 H-19D (idénticos a los H-19A y H-19B de la USAF, respectivamente). En los años cincuenta el US Army sostuvo una dura pugna por mantener un arma aérea independiente y, de hecho, sus H-19 se convirtieron en útiles herramientas en Corea. El US Marine Corps, con unas necesidades similares, había encargado su variante del Sikorsky S-55 el 2 de agosto de 1950, en que firmó por sesenta HRS-1 (idénticos a los H-19A pero con depósitos de combustible autosellantes). Estos



La producción con licencia del S-55 en Japón corrió a cargo de Mitsubishi para las fuerzas armadas locales. Este H-19 de la Fuerza Aérea, fotografiado en Hamamatsu, presenta el vistoso esquema de los aparatos empleados en operaciones de salvamento costero.

Un Sikorsky H-19 de la Royal Canadian Air Force. También la Royal Canadian Navy usó este modelo, en la variante HO4S-1 y a bordo de su único portaviones. Los canadienses quedaron muy complacidos de la fiabilidad y resistencia de este tipo, especialmente en operaciones en el duro clima septentrional del país.



Este es el segundo de los dos Westland Whirlwind HCC.Mk 12 construidos para La Patrulla de la Reina (del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, *of course*) y entregados en 1964. Estos dos helicópteros sirvieron hasta 1969, en que fueron remplazados por sendos Wessex.



aparatos fueron entregados en principio al escuadrón HMX-1, el 2 de abril de 1951. El primer empleo de helicópteros para llevar tropas a una zona de combate se registró el 13 de setiembre de 1951, cuando los HRS-1 del escuadrón HMS-161 transportaron infantes de marina sobre un trayecto de 11 km hasta la cumbre de una colina en Corea que estaba siendo asaltada por tropas chinas.

Otra variante militar fue la HO4S-1 de la US Navy (idéntica a la H-19A de la USAF), de la que se adquirieron 10 ejemplares que fueron entregados al escuadrón utilitario HU-2 el 27 de diciembre de 1950. La HO4S-2 fue una versión propuesta para las misiones de búsqueda y salvamento de la Guardia Costera de EE UU, cuya construcción se detuvo cuando todas las versiones del S-55 pasaron del motor Pratt & Whitney R-1340 al Wright R-1300. Los HO4S-3 con motores Wright (idénticos a los H-19B de la USAF) comenzaron a encuadrarse en la US Navy en 1951; se construyeron 61 ejemplares, de los que 30 pasaron a la Guardia Costera como HO4S-3G. Estos modelos fueron redesignados UH-19F y HH-19G en 1962. Mientras tanto, el US Marine Corps adquirió 91 aparatos HRS-2, con cambios menores, y 89 HRS-3, con el motor Wright; estos últimos fueron redesignados UH-19E en 1962. Cuando el S-55 hacía años que estaba en servicio se decidió dar a los aviones nombres de tribus indias y el US Army asignó a sus variantes H-19 el nombre de Chikasaw.

Westland se había introducido en el campo de los helicópteros construyendo el biplaza Sikorsky S-51 con la denominación de

Dragonfly, que fue el primer helicóptero operacional de la RAF y equipó al 194.º Squadron, que sirvió con él en los combates en Malasia. Bajo los acuerdos de producción con licencia, los talleres de Yeovil pasaron a construir el Whirlwind para la RAF y la Royal Navy. El primer Whirlwind HAR.Mk 1 voló en agosto de 1953 y fue seguido por los HAR.Mk 2 para la RAF, ambos con motores Pratt & Whitney R-1340-40. A continuación apareció el Whirlwind HAR.Mk 4 para la RAF, equipado con el Pratt & Whitney R-1340-57 y equivalente al H-19A de la USAF.

Las Fuerzas Armadas españolas recibieron un total de 26 ejemplares de construcción estadounidense y británica, pertenecientes a las variantes UH-19A (denominados Z.1C por los militares españoles), UH-19B (Z.1), UH-19E (Z.1E) y Whirlwind HAR.Mk 2 (ZD.1B). En España recibieron el nombre genérico de «Pepos».

Otros Whirlwind

Otras variantes británicas del Sikorsky S-55 fueron la Westland Whirlwind HAS.Mk 7 para la Royal Navy, que estuvo a la cabeza de las operaciones antisubmarinas con aparatos de alas rotativas; la Whirlwind HCC.Mk 8 con motor Leonides Major, de la que dos ejemplares pasaron a La Patrulla de la Reina; y la versión de salvamento HAR.Mk 9 para la Royal Navy. Este servicio empleó también algunos aparatos de salvamento HAR.Mk 21 construidos por Sikorsky con motores R-1340-40. Los Whirlwind del 848.º Squa-



Este es uno de los cuatro Whirlwind Serie 2 construidos por Westland para las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia. Posteriormente la compañía SOKO obtuvo una licencia para producir 45 ejemplares con motores Leonides Major en su factoría de Mostar.



En vuelo a ras de las olas en las proximidades de Puerto Argentino (Port Stanley), en las Malvinas, un Whirlwind HAS.Mk 9 utilizado desde el buque de patrulla HMS Protector en apoyo de las expediciones científicas y navales que fueron enviadas a la Antártida.

dron llevaron a las tropas al combate en Malasia y, al cabo de unos años, otros Whirlwind sirvieron para dejar en tierra a los comandos que asaltaron Port Said en los sucesos de Suez en 1956.

A mediados de los años cincuenta comenzaba a resultar más fácil enumerar aquellas naciones que no empleaban algún derivado del Sikorsky S-55 que hacer la lista de las que sí los utilizaban. Además de las construidas por Westland, algunas variantes del S-55 fueron producidas por SNCA du Sud-Est en Francia y por Mitsubishi en Japón. Por lo menos 40 países usaron variantes militares del S-55, entre los que se contaron Yugoslavia y Venezuela. Pero el S-55 fue igualmente significativo en los campos civil y comercial. Sikorsky había enterrado no pocos esfuerzos en facilitar la aceptación de un helicóptero con gran capacidad de carga como una proposición financiera viable, y comenzó a «vender» el S-55 civil tan pronto como la cadena de montaje de Stratford empezó a verse libre de tantos pedidos militares. New York Airways inauguró el 8 de julio de 1952 un servicio de pasaje que unía los aeropuertos neoyorquinos de Idlewild, La Guardia y Newark, y al cabo de poco tiempo expandió sus operaciones con el S-55 hasta New Brunswick, Princeton y Trento (Nueva Jersey). Los Angeles Airways empezó a experimentar otro servicio entre aeropuertos empleando el S-55 en una fecha tan temprana como 1953. Se vendieron seis S-55 al Departamento de Interior de EE UU para labores de protección.

Aunque seguía siendo un aparato de pilotaje selecto, el S-55 fue fácilmente aceptado y su uso se difundió. El 7 de julio de 1953, la aerolínea belga Sabena demostró que el S-55 podía llevar pasajeros desde un helipuerto de Bruselas al de South Bank, cerca de la estación londinense de Waterloo. El 1 de setiembre de 1953, Sabena introdujo el primer servicio mundial regular con helicópteros sobre trayectos internacionales, por el que se enlazaban Bruselas, Maasricht y Rotterdam, en los Países Bajos, con la ciudad francesa de Lille. Sin embargo, un uso mucho más amplio del helicóptero como transporte comercial hubo de esperar hasta el posterior Sikorsky S-58, que debía mucho al Chickasaw.

Una ligera diferencia

Apareció una segunda generación de derivados militares británicos del S-55 cuando Westland desarrolló el Whirlwind HAR.Mk 10 utilizando una turbina en vez de un motor de émbolo. Accionado por un motor de turbina Bristol Siddeley Gnome de 1 050 hp, el primer HAR.Mk 10 voló el 28 de febrero de 1959. Ello supuso el primer cambio importante en el aspecto externo de cualquier variante del S-55, pues el Whirlwind HAR.Mk 10 se distinguía fácilmente por la extensión del morro del fuselaje a que obligó el motor; esta extensión no fue simétrica, pues se aprovechó para instalar en su costado de babor parte del nuevo equipo eléctrico. La planta motriz Gnome pase a equipar también a versiones Whirlwind ya existentes, con lo que se lograba ampliar su vida operacional. El Whirlwind HAR.Mk 10 entró en servicio con el 22.º Squadron de RAF Odiham el 4 de noviembre de 1961. Los Whirlwind con turbina se difundieron rápidamente y continuaron en activo con la RAF Germany a lo largo de los años sesenta. Dos Whirlwind HCC.Mk 12 fueron más tarde encuadrados en La Patrulla de la Reina.



Aunque más conocido en sus múltiples aplicaciones militares, el S-55 ha sido también utilizado como una versátil máquina de transporte de carga y pasaje. En la fotografía, dos Whirlwind son evaluados antes de ser enviados al golfo Pérsico.

Variantes del Sikorsky S-55

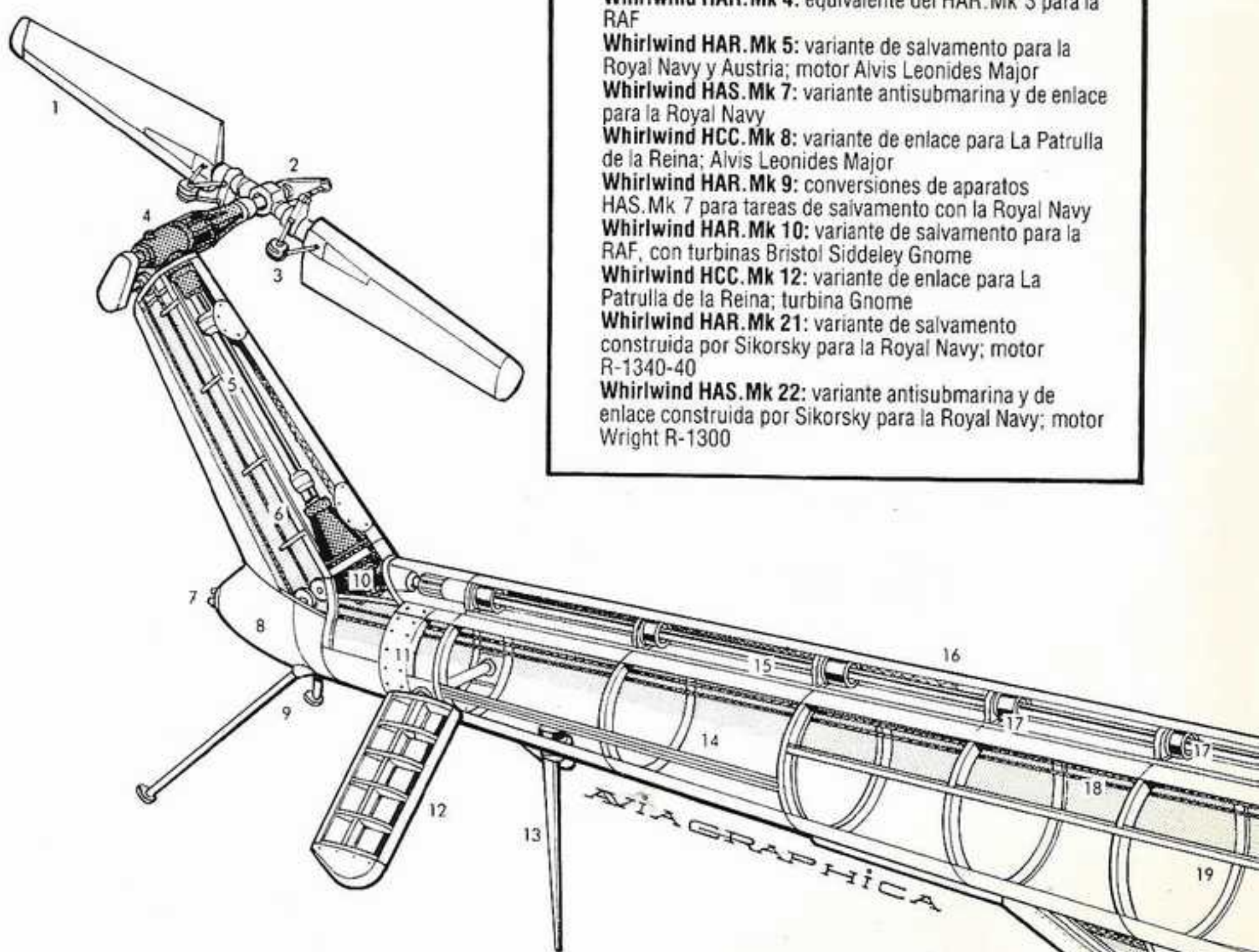
YH-19: cinco ejemplares de evaluación operacional para la USAF, originalmente sin la deriva ventral; motor P&W R-1340
H-19A: primer modelo de serie para la USAF, con motor P&W R-1340-57; 55 ejemplares
H-19B: (más tarde, **UH-19B**): versión de serie para la USAF, con motor Wright R-1300-3; 270 ejemplares
SH-19B: (más tarde, **HH-19B**): variante del H-19 de salvamento para el Servicio de Salvamento Aéreo del MATS
H-19C: (más tarde, **UH-19C**): equivalente del H-19A para el US Army; 72 ejemplares
H-19D: (más tarde, **UH-19D**): equivalente del H-19B para el US Army; 338 ejemplares
HO4S-1: equivalente del H-19A para la US Navy; 10 ejemplares

HO4S-2: variante de salvamento propuesta para la Guardia Costera de EE UU, con motor P&W R-1340; no construida
HO4S-3: (más tarde, **UH-19F**): equivalente del H-19B para la US Navy; 81 ejemplares
HO4S-3G: (más tarde, **HH-19G**): versión de salvamento del HO4S-3 para la Guardia Costera de EE UU; 30 ejemplares transferidos
HRS-1: transporte de tropas equivalente al H-19A para el US Marine Corps, con depósitos autosellantes
HRS-2: transporte de tropas para el US Marine Corps, con cambios mínimos; 91 ejemplares
HRS-3: (más tarde, **CH-19E**): transporte de tropas equivalente al H-19B para el US Marine Corps; 81 ejemplares, algunos de los cuales se obtuvieron por conversión de aparatos HRS-2

Variantes del Westland Whirlwind

Whirlwind HAR.Mk 1: variante de salvamento para la Royal Navy, con motor P&W R-1340-40

Whirlwind HAR.Mk 2: equivalente del HAR.Mk 1 para la RAF
Whirlwind HAR.Mk 3: variante de salvamento para la Royal Navy, con motor P&W R-1340-57
Whirlwind HAR.Mk 4: equivalente del HAR.Mk 3 para la RAF
Whirlwind HAR.Mk 5: variante de salvamento para la Royal Navy y Austria; motor Alvis Leonides Major
Whirlwind HAS.Mk 7: variante antisubmarina y de enlace para la Royal Navy
Whirlwind HCC.Mk 8: variante de enlace para La Patrulla de la Reina; Alvis Leonides Major
Whirlwind HAR.Mk 9: conversiones de aparatos HAS.Mk 7 para tareas de salvamento con la Royal Navy
Whirlwind HAR.Mk 10: variante de salvamento para la RAF, con turbinas Bristol Siddeley Gnome
Whirlwind HCC.Mk 12: variante de enlace para La Patrulla de la Reina; turbina Gnome
Whirlwind HAR.Mk 21: variante de salvamento construida por Sikorsky para la Royal Navy; motor R-1340-40
Whirlwind HAS.Mk 22: variante antisubmarina y de enlace construida por Sikorsky para la Royal Navy; motor Wright R-1300



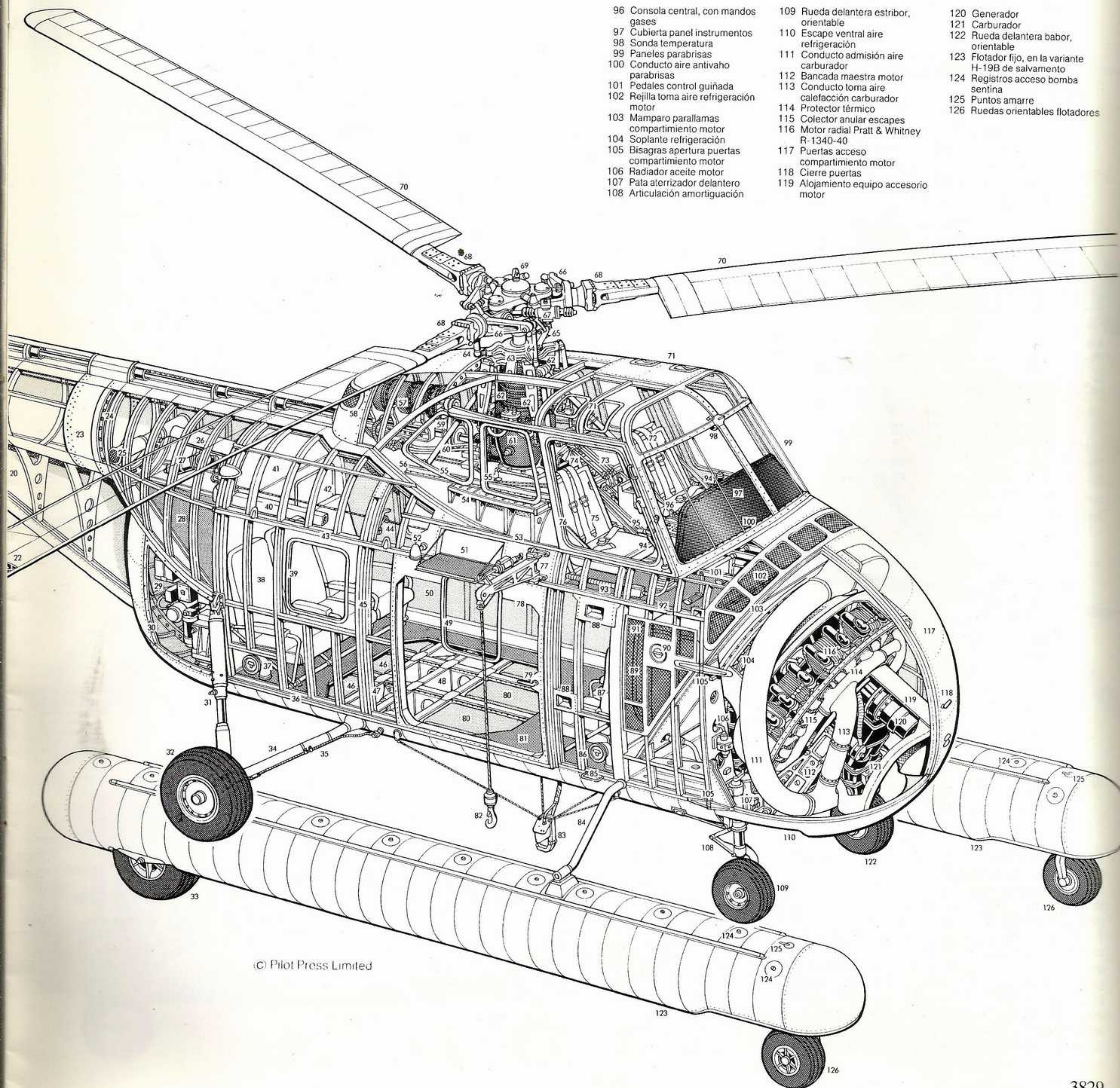
Corte esquemático del Sikorsky S-55

- | | | |
|---|---|---|
| 1 Rotor caudal bipala | 46 Depósitos traseros bajo piso; capacidad total sistema 680 litros | 70 Rotor principal tripala |
| 2 Mecanismo cambio paso rotor | 47 Fijación eje rueda | 71 Ventanillas techo cabina |
| 3 Contrapesos | 48 Viguetas soporte piso | 72 Asiento copiloto |
| 4 Engranaje final transmisión | 49 Ventanilla puerta | 73 Articulaciones control |
| 5 Eje transmisión rotor cola | 50 Forro interior cabina | 74 Freno rotor |
| 6 Deriva y soporte rotor | 51 Plataforma plegable mantenimiento, abierta | 75 Asiento piloto |
| 7 Luces traseras navegación | 52 Luz cabria izamiento | |
| 8 Carenado cono cola | 53 Guía deslizamiento ventanilla lateral cabina vuelo | |
| 9 Paragolpes | | |
| 10 Engranaje acodado transmisión | | |
| 11 Cuaderna anular fijación cola | | |
| 12 Estabilizador con diedro negativo | | |
| 13 Antena VHF | | |
| 14 Larguero cola | | |
| 15 Eje transmisión rotor cola | | |
| 16 Carenado dorsal | | |
| 17 Rodamientos soporte eje | | |
| 18 Cables control rotor cola | | |
| 19 Estructura larguero cola | | |
| 20 Estructura carenado ventral | | |
| 21 Estructura borde fuga pala rotor principal | | |
| 22 Larguero de aluminio extruido | | |
| 23 Cuaderna fijación larguero cola | | |
| 24 Junta larguero cola | | |
| 25 Toma aire calefacción cabina | | |
| 26 Unidid calefactora | | |
| 27 Motor hidráulico cable cabria | | |
| 28 Espacio estiba equipaje | | |
| 29 Compartimiento equipo electrónico y de radio | | |
| 30 Puerta acceso compartimiento equipo | | |
| 31 Amortiguador aterrizador | | |
| 32 Rueda estribor | | |
| 33 Rueda de flotador | | |
| 34 Eje rueda | | |
| 35 Conducto freno hidráulico | | |
| 36 Guía interior deslizamiento puerta | | |
| 37 Punto llenado grupo depósitos traseros | | |
| 38 Asientos pasaje, ocho en total | | |
| 39 Ventanilla cabina | | |
| 40 Conducto aire calefacción | | |
| 41 Mamparo trasero cabina | | |
| 42 Puerta compartimiento equipaje | | |
| 43 Guía superior deslizamiento puerta | | |
| 44 Cortador cable cabria para casos emergencia | | |
| 45 Cuaderna doble soporte cubierta cabeza rotor | | |
| | 54 Plataforma interna mantenimiento | 76 Ventanilla lateral deslizante; acceso a cabina |
| | 55 Ventanillas visión hacia atrás desde cabina vuelo | 77 Cabria izamiento |
| | 56 Cubierta soporte cabeza rotor | 78 Puerta deslizable cabina principal |
| | 57 Radiador aceite | 79 Cierre puerta |
| | 58 Carenado escape aire radiador aceite | 80 Grupo delantero depósitos bajo piso |
| | 59 Cinta accionamiento radiador | 81 Paneles piso cabina |
| | 60 Miembro soporte engranajes rotor | 82 Gancho cabria |
| | 61 Engranajes principales | 83 Eslinga carga, capaz para 900 kg |
| | 62 Martinetes mando cabeza rotor (tres) | 84 Montante delantero fijación flotador |
| | 63 Plato oscilante | 85 Asidero y estribo |
| | 64 Varillas control ángulo paso palas | 86 Punto llenado depósitos delanteros |
| | 65 Articulación batimiento | 87 Asientos orientados a popa |
| | 66 Brazos control paso | |
| | 67 Amortiguador arrastre | 88 Estribos |
| | 68 Juntas fijación raíz pala | 89 Depósito aceite |
| | 69 Cabeza rotor principal | 90 Punto llenado aceite |
| | | 91 Rejilla aire ventilación |
| | | 92 Piso cabina vuelo |
| | | 93 Conducto calefacción cabina |
| | | 94 Palanca mando paso cíclico |
| | | 95 Palanca mando paso colectivo |

Equipado con la planta motriz a turbina Gnome que exigió la extensión de la sección de proa, este Westland Whirlwind HAR.Mk 10 luce los vistosos emblemas de la Força Aéronaval Brasileira, que retiró sus tres últimos aparatos de este tipo a finales de 1984. Nótese la amplia utilización del color naranja de alta visibilidad, necesario para la rápida localización de los aparatos destinados a tareas de salvamento.

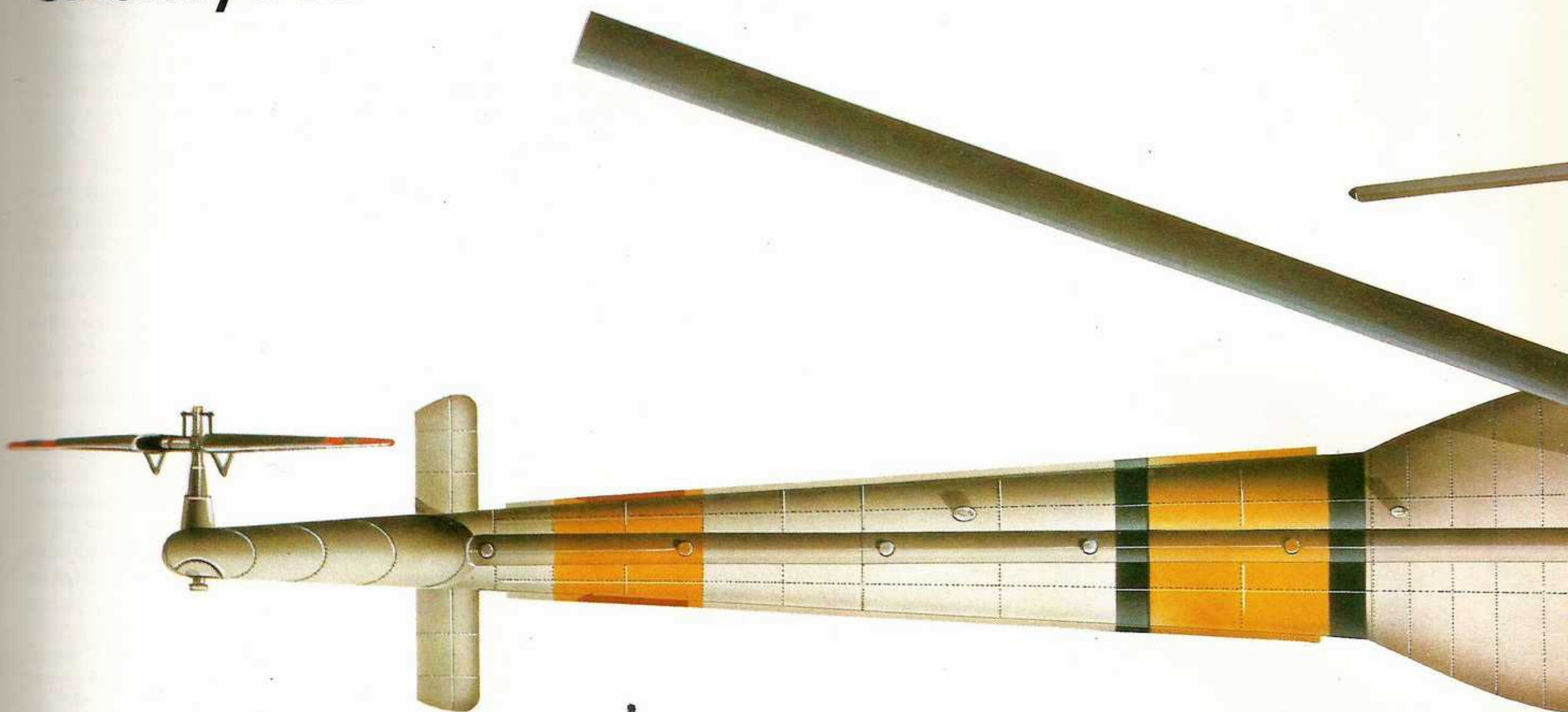


- | | | |
|--|---|---|
| 96 Consola central, con mandos gases | 109 Rueda delantera estribor, orientable | 120 Generador |
| 97 Cubierta panel instrumentos | 110 Escape ventral aire refrigeración | 121 Carburador |
| 98 Sonda temperatura | 111 Conducto admisión aire carburador | 122 Rueda delantera babor, orientable |
| 99 Paneles parabrisas | 112 Bancada maestra motor | 123 Flotador fijo, en la variante H-19B de salvamento |
| 100 Conducto aire antivaho parabrisas | 113 Conducto toma aire calefacción carburador | 124 Registros acceso bomba sentina |
| 101 Pedales control guiñada | 114 Protector térmico | 125 Puntos amarre |
| 102 Rejilla toma aire refrigeración motor | 115 Colector anular escapes | 126 Ruedas orientables flotadores |
| 103 Mamparo parallasas compartimiento motor | 116 Motor radial Pratt & Whitney R-1340-40 | |
| 104 Soplane refrigeración | 117 Puertas acceso compartimiento motor | |
| 105 Bisagras apertura puertas compartimiento motor | 118 Cierre puertas | |
| 106 Radiador aceite motor | 119 Alojamiento equipo accesorio motor | |
| 107 Pata aterrizador delantero | | |
| 108 Articulación amortiguación | | |



© Pilot Press Limited

Sikorsky S-55



Especificaciones técnicas

Sikorsky H-19B

Tipo: helicóptero biplaza utilitario y de salvamento

Planta motriz: un motor de nueve cilindros en estrella Wright Cyclone R-1300-3, de 700 hp de potencia nominal

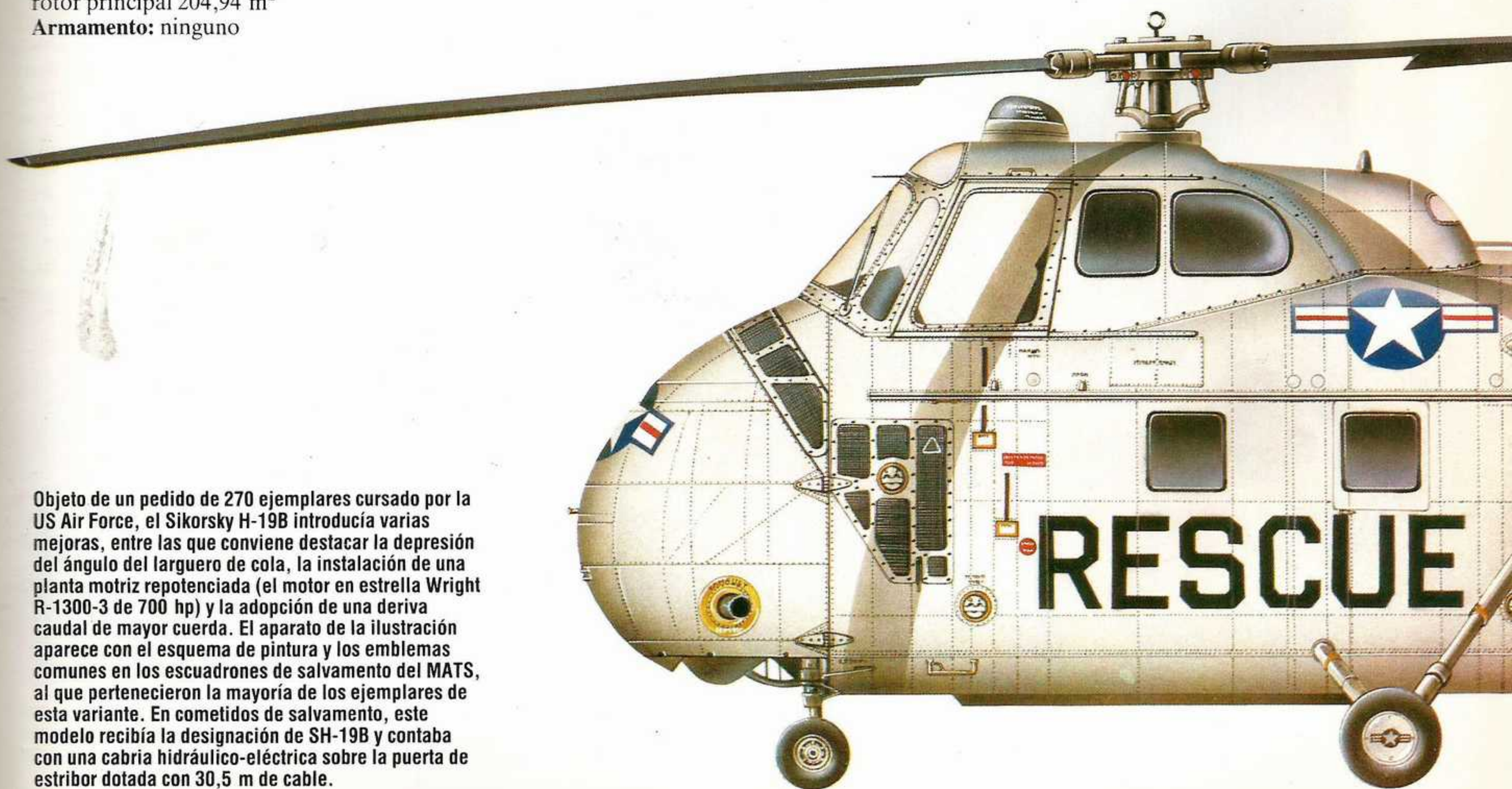
Prestaciones: velocidad máxima 180 km/h, al nivel del mar; velocidad de crucero 146 km/h; alcance 580 km

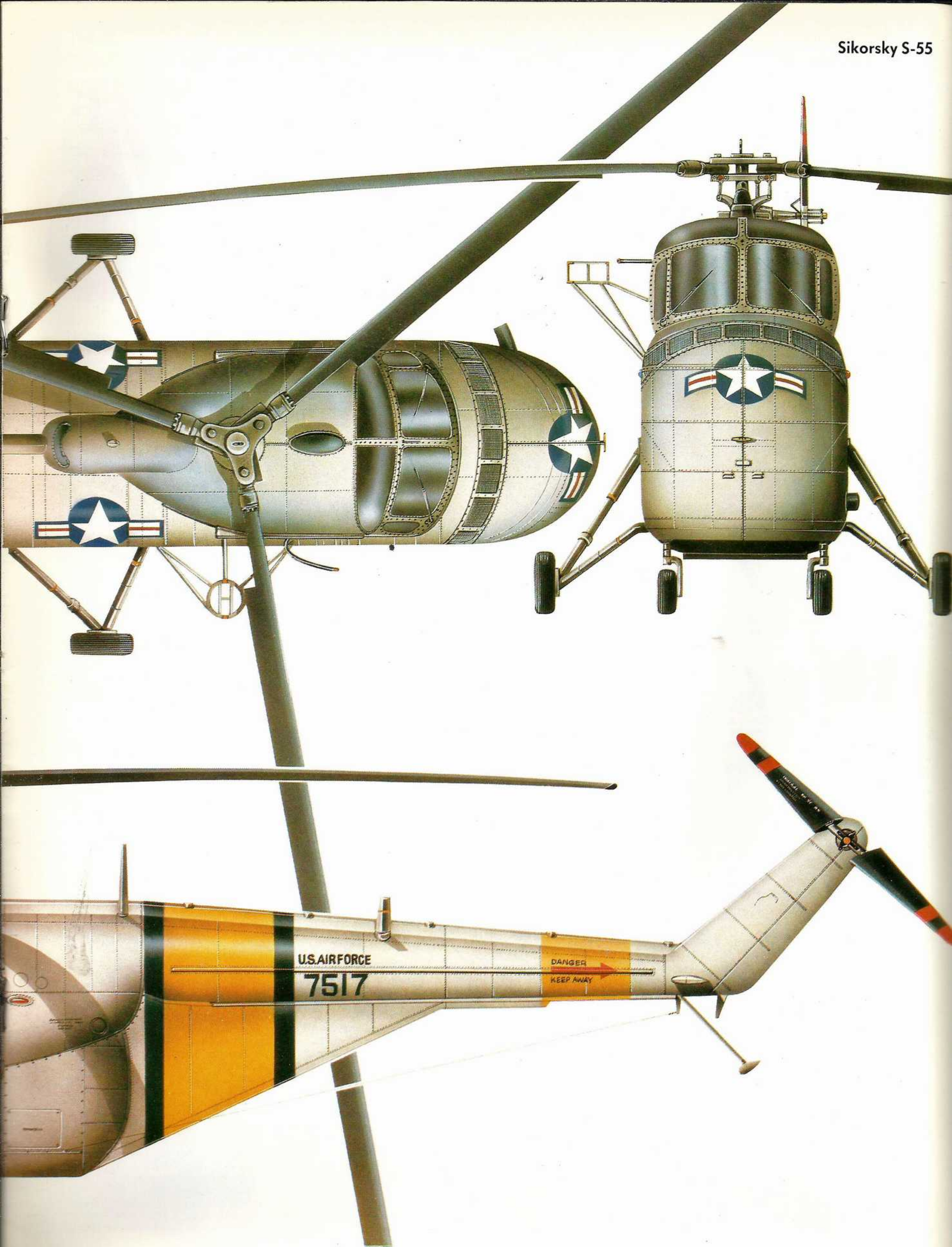
Pesos: vacío 2 380 kg; máximo en despegue 3 580 kg; carga discal del rotor principal 17,46 kg/m²

Dimensiones: diámetro del rotor principal 16,15 m; diámetro del rotor de cola 2,64 m; longitud 12,88 m; altura 4,06 m; superficie discal del rotor principal 204,94 m²

Armamento: ninguno

Objeto de un pedido de 270 ejemplares cursado por la US Air Force, el Sikorsky H-19B introducía varias mejoras, entre las que conviene destacar la depresión del ángulo del larguero de cola, la instalación de una planta motriz repotenciada (el motor en estrella Wright R-1300-3 de 700 hp) y la adopción de una deriva caudal de mayor cuerda. El aparato de la ilustración aparece con el esquema de pintura y los emblemas comunes en los escuadrones de salvamento del MATS, al que pertenecieron la mayoría de los ejemplares de esta variante. En cometidos de salvamento, este modelo recibía la designación de SH-19B y contaba con una cabria hidráulico-eléctrica sobre la puerta de estribor dotada con 30,5 m de cable.





Escuadrones de la RAF

80.º Squadron (continuación)

Cuando Italia entró en la II Guerra Mundial, en junio de 1940, la mayor parte del 80.º Squadron se encontraba en Amriya para la defensa de Alejandría, mientras que la Patrulla B se hallaba en el frente de Libia. Aún estaba dotado con Gladiator, pero pronto los sustituye por Hawker Hurricane. Los aparatos fueron llegando muy lentamente y en el mes de agosto fueron retirados para formar el 274.º Squadron. En aquella época el escuadrón entró numerosas veces en acción, consiguiendo una gran reputación en el combate. En noviembre de 1940 formó parte del contingente de la RAF enviado a defender Grecia: allí, por ser el único escuadrón de caza en la fuerza originaria, sus Gladiator encontraron gran número de objetivos entre los bombarderos italianos. El tiempo consiguió empantanar los aeródromos hasta que la llegada de la primavera permitió volver a la lucha. Pero con la primavera también llegaron los alemanes y la inmediata retirada británica de Grecia. El resto de los miembros del escuadrón se replegaron a Palestina, donde la unidad recuperó la totalidad de sus fuerzas, equipada con Hurricane, y llevó a cabo durante algún tiempo tareas de defensa en Chipre y Palestina, así como tareas de ataque al suelo durante la campaña de Siria. A finales de octubre se trasladó a Egipto y volvió a la lucha una vez más, participando en los combates para la salvación de Tobruk. Esto supuso al escuadrón participar en numerosas acciones hasta que finalizó la operación «Crusader». A continuación el escuadrón permaneció en las tareas de patrulla de caza en el desierto occidental.

El año 1943 fue muy pesado para el escuadrón, ya que sirvió en varias bases en tareas de defensa. Pero los tiempos cambiaron y en 1944 el escuadrón, dotado ahora con Supermarine Spitfire, se trasladó a Italia, donde llevó a cabo patrullas ofensivas y salidas de ataque al suelo contra carreteras y vías ferroviarias, hasta abril de 1944, en que el escuadrón hizo sus maletas y regresó a Gran Bretaña.



El 80.º fue el único escuadrón de la RAF que operó con el Spitfire F.Mk 24; recibió este modelo en Wunstorf en enero de 1948. En 1949 el escuadrón se trasladó a Hong Kong, donde distinguió a sus aviones con las franjas negras y blancas.

Estableció su base en Sawbridge-worth, en Essex, y se integró en las ingentes fuerzas que preparaban el segundo frente. Llevó a cabo principalmente acciones de caza y tareas de escolta a bombarderos con sus Spitfire, reequipándose posteriormente con Hawker Tempest. Estos fueron utilizados al principio para el ataque de las bombas volantes V-1 que eran lanzadas por entonces sobre la zona del suroeste de Gran Bretaña. El Tempest fue utilizado en esta misión debido a su gran velocidad a baja cota. A continuación, en setiembre de 1944, el 80.º pasó a centrar su atención en la lucha que se desarrollaba en el continente. Se trasladó a Amberes aquel mismo mes y llevó a cabo los denominados «reconocimientos armados» que eran ataques con cañones y bombas contra objetivos en tierra y en el aire. Muchas de estas salidas se realizaron bajo la dirección y a solicitud del Ejército, mientras que otras se ejecutaron dentro del marco de la ofensiva general de la 2.ª Tactical Air Force. Se prolongaron hasta el final de la guerra en Europa y los Tempest demostraron su efectividad en el avance final sobre Alemania en la primavera de 1945. Tras la victoria en Europa, el 80.º Squadron se instaló en Alemania como parte de la British Air Force of Occupation, manteniendo a los Tempest hasta principios de 1948 en que se reequipó con el último modelo de Spitfire, el F.Mk 24, y fue el único escuadrón dotado con estos aviones. Después de volar durante 18 meses



El 80.º continuó sirviendo en la defensa de Hong Kong con los de Havilland Hornet, que iban dotados con emblemas de colores dorado y marrón a cada costado de las escarapelas. El escuadrón se disolvió en abril de 1955 (foto John D. R. Rawling).

desde la base de Gütersloh, el escuadrón abandonó Alemania para trasladarse a Extremo Oriente y establecerse en Kai Tak para formar la defensa de caza de Hong Kong. Desempeñó este cometido hasta mediados de los años cincuenta y sustituyó sus Spitfire por de Havilland Hornet a principios de 1952. Su cometido principal fue interceptar a los inmigrantes ilegales. El 1 de mayo de 1955 el 80.º Squadron fue disuelto en Kai Tak.

El último período de la existencia del escuadrón dio comienzo en Laar-

bruch, Alemania, el 20 de junio de 1955, en que el 80.º se reconstituyó como escuadrón de recofoto equipado con English Electric Canberra PR.Mk 7. Se trasladó a Brüggen en 1957 y continuó en este cometido, llevando a cabo salidas a alta y baja cota durante otros doce años, siempre con los Canberra. Durante los años sesenta, la RAF se vio sometida a una serie de recortes en sus presupuestos, por lo que el 18 de setiembre de 1969 el 80.º Squadron fue disuelto finalmente en Brüggen.

81.º Squadron



El primer 81.º Squadron se formó en Scampton el 1 de agosto de 1917 como unidad de entrenamiento de caza, equipada con Sopwith Camel y con la intención de que se trasladase a ultramar para entrar en combate, pero esto no llegó a producirse y el escuadrón fue disuelto el 4 de julio de 1918 en Scampton tras once meses de ejercicios de instrucción.

El segundo 81.º Squadron se formó en Upper Heyford el 20 de noviembre de 1918, una vez finalizada la I Guerra Mundial; se formó totalmente con personal canadiense y también fue conocido como 1.º Squadron de la Canadian Air Force, como parte de la 1.ª Ala (Canadiense). Estuvo equipado con Sopwith Dolphin y efectuó la conversión a dicho aparato aunque también voló con otros tipos, tales como los Sopwith Pup y Bristol F.2B Figh-

ter. Una serie de graves accidentes provocó el abandono de los Dolphin y que el 1 de mayo de 1919 el escuadrón se trasladase a Shoreham y se reequipase con cazas RAF S.E.5a. Con estos aparatos continuó la conversión operativa en Shoreham hasta que fue disuelto en ese mismo lugar el 28 de enero de 1920.

El 81.º Squadron se constituyó de nuevo justo antes del inicio de la II Guerra Mundial con un objetivo muy concreto. La fecha fue el 25 de agosto de 1939, el lugar, Andover y su misión, las tareas de comunicación de corto alcance como parte del Field Component de la British Expeditionary Force que se trasladaría a Francia durante la guerra. Fue dotado con Hawker Hart, Miles Magister y, principalmente, con de Havilland Tiger Moth, trasladándolos en setiembre a

Laval y a Montjoie durante el mes siguiente. A pesar de la «falsa guerra», sus aparatos efectuaron servicios de correo entre las unidades que se encontraban en el campo de batalla, aterrizando tanto en campos como en pistas de aterrizaje. Desde el mes de octubre, y durante dos meses probó el autogiro Cierva C.40 como aparato para la cooperación con el ejército. Sin embargo, cuando se produjo la invasión alemana en mayo de 1940, el escuadrón fue destinado inmediatamente a las costas francesas. Una vez allí, sus aparatos y tripulantes fueron repartidos entre bases de Gran Bretaña y el escuadrón fue finalmente disuelto el 15 de junio de 1940.

Una vez más, el 81.º Squadron se volvió a crear para una misión concreta: trasladarse a la Unión Soviética. Se reformó en Leconfield con Hawker



Un Spitfire PR.Mk 19 del 81.º Squadron. Esta unidad se trasladó a Extremo Oriente en diciembre de 1943 como escuadrón de cazabombardero y reasumió tareas de reconocimiento el 1 de setiembre de 1946 al ser redesignado el 648.º Squadron. Sus Mosquito fueron complementados por Spitfires en 1947 (foto Vic Flintham).

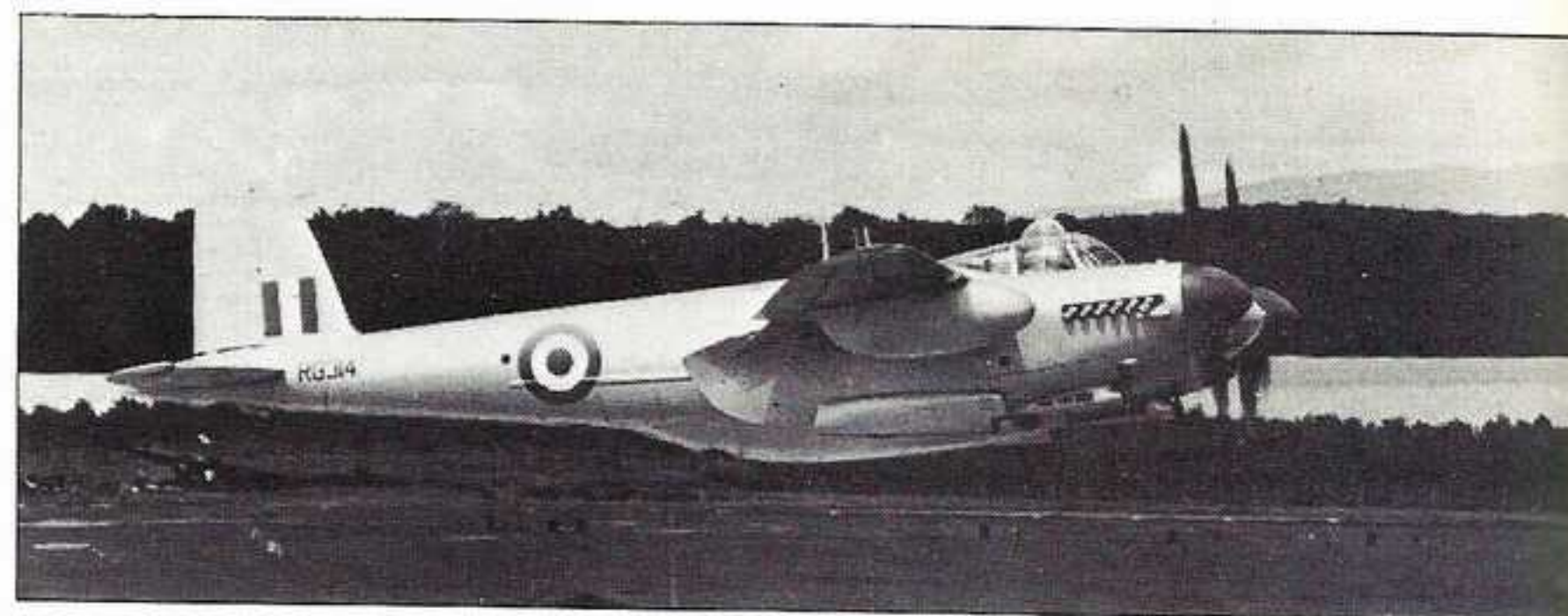
Hurricane Mk IIB el 29 de julio de 1941 y junto con el 134.º Squadron se embarcó al mes siguiente en el HMS *Argus*, llegando a su base operativa de Vaenga, en la URSS, el 7 de setiembre. Una vez allí los escuadrones formaron la 151.ª Ala con la misión de operar contra los alemanes y entrenar a los soviéticos en el pilotaje de los Hurricane y enseñarles tácticas de combate aéreo de la RAF. El escuadrón fue operativo el 12 de setiembre y pronto derribó el primer aparato alemán. Había un escuadrón de bombardeo soviético en dicha base y el 81.º Squadron también efectuó salidas de escolta a sus aviones. Las operaciones continuaron hasta el 20 de noviembre de 1941, consiguiendo derribar en ese período 13 aparatos alemanes. Las operaciones cesaron y durante los nueve días siguientes los pilotos del escuadrón se concentraron en la conversión de la mayor cantidad posible de pilotos soviéticos a los Hurricane. A continuación, el escuadrón se trasladó a Gran Bretaña tras ceder la totalidad de sus aparatos a la Fuerza Aérea Roja.

El 6 de diciembre, el escuadrón se reunió en Turnhouse y un mes después se trasladó a Ouston, donde recibió los Supermarine Spitfire. Llevó a cabo patrullas en las costas orientales y de convoyes en el mar del Norte, así como algunas incursiones de caza.

En mayo de 1942 el escuadrón se trasladó al sur para unirse al Ala Hornchurch y participó inmediatamente en toda la serie de incursiones de caza, escoltas a bombarderos y «Rhubarb» que efectuaron los escuadrones de cazas aquel verano. El 2 de junio se produjo su primer encuentro victorioso con el Focke-Wulf Fw 190, derribando a dos de ellos. El escua-

drón desempeñó estos cometidos hasta finales de octubre, en que fue apartado de las operaciones para trasladarse una vez más a ultramar.

El escuadrón desembarcó en Argelia procedente de Gibraltar con sus Spitfire Mk VC el 8 de noviembre de 1942 como parte de los desembarcos de la operación Torch en el norte de África. Un día después de haber establecido su base allí el escuadrón contraatacó una acción alemana en el puerto de Argel y derribó once Junker Ju 88. Se trasladó para apoyar a las tropas que avanzaban y resultó afectado por un bombardeo alemán, pero pronto volvió a entrar en acción cuando fueron en aumento las tareas de ataque al suelo en lugar de las ofensivas aéreas. Durante los primeros meses de 1943, el escuadrón atacó el frente de Túnez e infligió numerosos daños a los aviones de transporte alemanes que evacuaban los ejércitos del norte de África. En junio, el 81.º se trasladó a Malta para el siguiente paso dentro de la guerra del Mediterráneo, el asalto de Sicilia. Prestó un valioso servicio dando escolta de caza a las fuerzas de desembarco y sobre las cabezas de playa en la isla, así como numerosos ataques de apoyo en el campo de batalla. A continuación, en otoño, se produjo el ataque a la península italiana y el escuadrón se trasladó a una base italiana el 23 de setiembre. Sin embargo, el escuadrón no participó durante mucho tiempo en la campaña italiana, pues fue retirado en noviembre para servir en Extremo Oriente. Cuando llegó a Alipore recibió los Supermarine Spitfire Mk VIII y pasó a operar directamente en la campaña de Birmania en enero de 1944. Participó en la lucha del Arakán y su principal tarea fue



El 15 de diciembre de 1955 despegó el Mosquito PR.Mk 34 RG314 para llevar a cabo la última salida operativa de un Mosquito de la RAF (foto MoD).

prestar escolta de caza a los Douglas Dakota que lanzaban suministros a las fuerzas del Ejército que se encontraban en la jungla. Después de dos meses el escuadrón fue destinado al Imphal para participar en la lucha y mantuvo un destacamento en «Broadway», una pista de aterrizaje en la zona que operaban las tropas de Wingate, 320 km detrás de las líneas enemigas. Las patrullas continuaron contra la feroz oposición aérea japonesa hasta el mes de agosto, en que el 81.º fue apartado para un pequeño descanso y enviado a Ceilán para llevar a cabo tareas de defensa.

Permaneció en este remoto lugar durante siete meses y posteriormente regresó a tierra firme para llevar a cabo el mismo tipo de tareas en Calcuta. Por entonces, la guerra se desarrollaba muy lejos de la India, y el 20 de junio de 1945 el 81.º se disolvió en Amarda Road. Se reformó el mismo día al ser redesignado el 123.º Squadron de Bobbili. Se convirtió entonces en un escuadrón equipado con el Republic Thunderbolt y con la misión de recuperar Malasia; pero antes de que pudiera iniciarse la ofensiva, las bombas A provocaron el final de la guerra. Tras numerosos traslados, el escuadrón fue destinado finalmente a las Indias Orientales neerlandesas en octubre de 1945 como parte de las fuerzas de ocupación y participó en la regresión de la revolución de Indonesia, llevando a cabo salidas de cazabombardero contra sus aeródromos y arsenales de armamento. Esta desagradable tarea continuó hasta que el escuadrón fue disuelto de nuevo en Kemajoran el 30 de junio de 1946.

El 1 de setiembre de 1946, el 684.º Squadron de Reconocimiento Fotográfico de Malasia, con de Havilland

Mosquito, fue redesignado 81.º Squadron en Seletar. El escuadrón desempeñó entonces un cometido de reconocimiento fotográfico de largo alcance y cartográfico en la zona oriental de la India. El 1 de agosto de 1947 incorporó los Spitfire del 34.º Squadron a su flota y constituyó el contingente de reconocimiento fotográfico de las Fuerzas Aéreas de Extremo Oriente. Fue responsable como tal de una serie de salidas relacionadas con la operación «Firedog», que dio comienzo en julio de 1949 y se prolongó durante los años cincuenta. El escuadrón se apuntó dos importantes hechos históricos durante este período, ya que fue el último escuadrón de la RAF que voló operativamente con los Spitfire (el 1 de abril de 1954) y el último en volar con el Mosquito (el 15 de diciembre de 1955). Sus aparatos fueron sustituidos por Gloster Meteor PR.Mk 10 y Hunting Pembroke para el cometido cartográfico, que a su vez fueron sustituidos definitivamente por el reactor de reconocimiento fotográfico English Electric Canberra PR.Mk 7 en marzo de 1958. Durante los doce años siguientes los Canberra del 81.º Squadron volaron a lo largo y a lo ancho de Extremo Oriente sirviendo en todas las tareas de reconocimiento ordenadas por el mando. Fue disuelto definitivamente el 16 de enero de 1970 en Tengah.



Un Gloster Meteor PR.Mk 10 del 81.º «tomando el sol» en Tengah. El aparato lleva la insignia del as de espadas propio de la JG 53, el principal enemigo del escuadrón en los desiertos de África.

82.º Squadron



El 82.º Squadron se formó el 7 de febrero de 1917 en Doncaster. Fue equipado con RAF Be.2e y Armstrong Whitworth F.K.8 y entrenado como escuadrón de reconocimiento para el Ejército, trasladándose a Francia en noviembre de aquel año con los F.K.8. En enero de 1918 participó operativamente en el frente del XIII Cuerpo, llevando a cabo las tareas normales de escuadrón de apoyo al Ejército pero especializándose en la fotografía. En marzo, el asalto alemán a las líneas británicas provocó que el escuadrón pasara a efectuar patrullas de contacto y bombardeo, así como salidas de reconocimiento artillero a alta cota. Una vez contenido el avance, la versatilidad del 82.º Squadron se vio aumentada al pasar a ser una unidad de bombardeo táctico y empezó a efectuar dos o tres salidas diarias

durante todo el mes de julio; sus objetivos se hallaban normalmente detrás de las líneas enemigas.

En el mes de julio el escuadrón se trasladó al frente francés para participar en la segunda batalla del Marne y fue alabado por los franceses por su excelente trabajo. Posteriormente se trasladó a Flandes, en donde cooperó con el Ejército belga para controlar la costa de Bélgica. Durante esta ofensiva, llevó a cabo salidas de lanzamiento de suministros y municiones a las tropas avanzadas. Ésta fue su área de operaciones hasta la llegada del armisticio; en febrero de 1919 regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Tangmere el 30 de junio de 1919.

El 14 de junio de 1937, la Patrulla B del 142.º Squadron de Andover fue ampliada a nivel de escuadrón y redesignada 82.º Squadron. Pasó a ser una

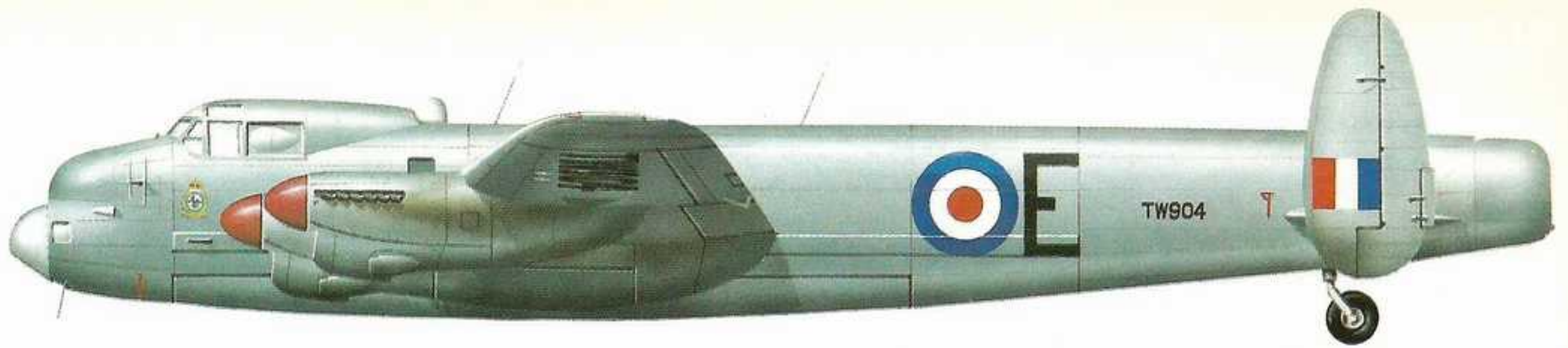
unidad de bombardeo diurno equipada con Hawker Hind y formó parte de la gran expansión de la RAF de mediados de los años treinta. Se trasladó como tal a la nueva base de Cranfield, donde fue reequipado con Bristol Blenheim. Cuando estaba efectuando la conversión estalló la II Guerra Mundial y llevó a cabo su primera operación el 27 de setiembre de 1939, un reconocimiento fotográfico con tres aparatos sobre los aeródromos del noroeste de Alemania. A continuación, siguieron acciones nocturnas contra los puertos de invasión con la misión de perturbar los numerosos preparativos alemanes. Posteriormente, el escuadrón pasó a formar parte del 2.º Group en la ofensiva diurna contra los buques alemanes en el Canal y mar del Norte y contra objetivos en el noreste de Europa. Esta

82.º Squadron (sigue)

ofensiva representó numerosas pérdidas debido a que el Blenheim no era un buen rival.

La experiencia del escuadrón en ataques navales recomendó su traslado a Malta para hacer frente a los convoyes italianos, por lo que en junio de 1941 desplazó un amplio destacamento destinado a esa misión que fue absorbido por otros escuadrones. Hacia finales de 1941, los Blenheim fueron descartados para actuar desde Gran Bretaña y en marzo de 1942 el escuadrón fue destinado a la India.

Una vez allí, el 82.º se reequipó con bombarderos en picado Vultee Vengeance; el período de conversión fue lento puesto que se trataba de un nuevo modelo de avión (el 82.º fue el primer escuadrón que lo empleó) y se hubieron de desarrollar nuevas técnicas de bombardeo. En noviembre de 1942 el escuadrón empezó a efectuar patrullas marítimas, escoltas a buques y dedicándose también a la observación de submarinos, pero no fue hasta junio de 1943 que no empezó a desarrollar su tarea de bombardeo en picado. Cuando ésta se inició, el escuadrón se convirtió en un experto en ataques de precisión, consiguiendo dismantelar las posiciones japonesas a una distancia de varios cientos de metros de las tropas británicas. Durante todo un año llevó a cabo una intensa campaña de bombardeo, registrando alrededor de 2 500 salidas. El escuadrón se retiró para reequiparse



Arriba y a la derecha: el 82.º fue el último escuadrón del Mando de Bombardeo equipado con el Avro Lancaster; se formó en Benson el 1 de octubre de 1946 a partir de una patrulla del 541.º Squadron. El escuadrón se trasladó con sus Lancaster y un puñado de Spitfire a África Oriental para servir en tareas de vigilancia y no regresó hasta octubre de 1952, en que comenzó a operar en la República Federal Alemana (foto Bruce Robertson).

con el de Havilland Mosquito.

El 82.º regresó a las operaciones de bombardeo y ataque con el Mosquito el mes de diciembre y reanudó la ofensiva cuando la campaña iba desarrollándose a favor de los Aliados. Desempeñó este cometido hasta el mes de mayo de 1945, en que se retiró a la India para recuperarse para el ataque a Malasia, un ataque al que se anticipó la rendición de los japoneses. Permaneció en la India hasta ser disuelto en St Thomas' Mount el 15 de marzo de 1946.

El 82.º Squadron fue reformado a



finales de ese año, el 1 de octubre, en Benson al ser redesignado el 541.º Squadron. Se convirtió en una unidad de reconocimiento fotográfico, como ya lo fuera en sus primeras operaciones durante 1918. En un principio estuvo equipado con Avro Lancaster PR.Mk 1, pero también voló con Supermarine Spitfire y un par de Douglas Dakota para transporte. El escuadrón fue destacado de forma permanente de Kenia y África Occidental, donde pasó seis años llevando a cabo

un amplio estudio cartográfico del África británica. Mes tras mes, los Lancaster sobrevolaron las selvas de África hasta que la unidad hubo completado su misión en octubre de 1952, en que regresó a Benson. En 1953 se trasladó a Wyton, donde abandonó los Lancaster por los English Electric Canberra y pasó a ser un escuadrón de reconocimiento general pero especializándose en las tareas de cartografía. Continuó con este cometido hasta que fue disuelto en 1956.

83.º Squadron



Se formó en Montrose el 1 de enero de 1917 y fue siempre una unidad de bombardeo. Durante la mayor parte de 1917 estuvo ocupado en la conversión con aparatos de entrenamiento para su previsto envío a ultramar, trasladándose finalmente a Francia con los RAF. F.E.2b en marzo de 1917. A pesar de la ofensiva alemana de aquel mes, el 83.º Squadron formó parte de la fuerza de bombardeo estratégica recién creada. Durante algún tiempo, a finales de marzo, bombardeó también las concentraciones del Ejército alemán por detrás del frente.

La unidad adquirió una gran reputación como escuadrón «todotiempo» a pesar de disponer de un equipo muy rudimentario, y no hubo noche hasta la llegada del armisticio en la que el 83.º no tuviera algunos de sus aparatos participando en alguna operación. Una vez finalizada la guerra, el 83.º Squadron se quedó sin nada que hacer, por lo que regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Hawkinge en diciembre de 1919.

A raíz de la impresionante expansión de la RAF de mediados de los años treinta, el 83.º Squadron fue reformado en Turnhouse el 4 de agosto de 1936. Desempeñó el cometido de bombardeo diurno y efectuó la conversión a los Hawker Hind para pasar a estar completamente equipado el día de Año Nuevo. Con la formación del 5.º Group del Mando de Bombardeo el 83.º se trasladó al sur, a Scampton, en 1938 y a finales de año comenzó a reequiparse con su dotación definitiva, el Handley Page Hampden. Comenzó a participar en la II Guerra Mundial con este aparato, llevando a cabo patrullas en el mar del Norte desde el mismo día en que estalló la guerra, pero sin encontrar ningún objetivo. En líneas generales, el 83.º no tuvo mucha actividad, a excepción de los reconocimientos armados sobre el mar del Norte, hasta la invasión de Dinamarca y Noruega en abril de 1940, que permitió al Mando de Bombardeo pasar a la acción. Para empezar, las tareas principales del 83.º fueron la siembra de minas en las rutas marítimas alemanas, pero al cabo de un mes dio comienzo la verdadera participación del Mando de Bombardeo y el 83.º llevó a cabo intentos de ataques nocturnos sobre objetivos industriales alemanes, especialmente en la zona del Ruhr. En la noche del 15 al 16 de septiembre de 1940, durante una acción sobre Amberes, uno de los Hampden fue incendiado y el artillero y operador de radio, el sargento John Hannah, luchó contra las intensas llamas que prendieron en el fuselaje a pesar de encontrarse rodeado de munición en explosión. Finalmente, consiguió controlar el fuego pese a que gran parte del piso del avión se había fundido debido al intenso calor. Hannah fue condecorado por ello con la Cruz Victoria.

El escuadrón continuó en la ofensiva nocturna con sus Hampden a lo



largo de 1941, registrando numerosas bajas. En enero de 1942, el escuadrón se convirtió a los Avro Manchester, pero no tuvo éxito en sus intentos de proseguir en la ofensiva debido a los continuos fallos en los motores de estos aviones. En el mes de mayo comenzó a sustituir sus Manchester por Avro Lancaster, con los que participó activamente en las ofensivas del Mando de Bombardeo hasta el final de la guerra.

Apenas se hubo reequipado, se trasladó de nuevo al sur, esta vez a Wyton, para formar parte de la recién formada Pathfinder Force que finalmente se convirtió en el 8.º Group. Llevó a cabo su primera salida de localización de objetivos en Flensburg durante la noche del 18 al 19 de agosto de 1942. Éste fue el cometido desempeñado por el escuadrón a partir de entonces, aunque a finales de año se concentró en los objetivos industriales del norte de Italia. A lo largo de 1943 el escuadrón participó en las mayores ofensivas del mando: Berlín, el Ruhr y Hamburgo. La acción sobre Peenemünde en agosto de 1943 fue muy importante para el 83.º Squadron, pues su oficial al mando actuó como jefe de la formación en aquella acción. El escuadrón desempeñó el cometido de guía de formaciones hasta abril de 1944, en que regresó al 5.º Group, que llevó a cabo ataques al margen del resto del Mando de Bombardeo. Se

Un Avro Lancaster del 83.º Squadron vuela a baja cota sobre East Anglia en 1944. Desde 1942 el 83.º formó parte de la fuerza Pathfinder, que operó en un principio desde RAF Wyton.

concentró entonces en los objetivos franceses de cara a la inminente invasión, siendo las instalaciones ferroviarias su objetivo prioritario. El 83.º sirvió como unidad de guía de formaciones en la famosa acción del 617.º Squadron en el bloqueo del túnel de Saumur con bombas «Tallboy». Formó parte del 5.º Group hasta que finalizó la guerra en Europa.

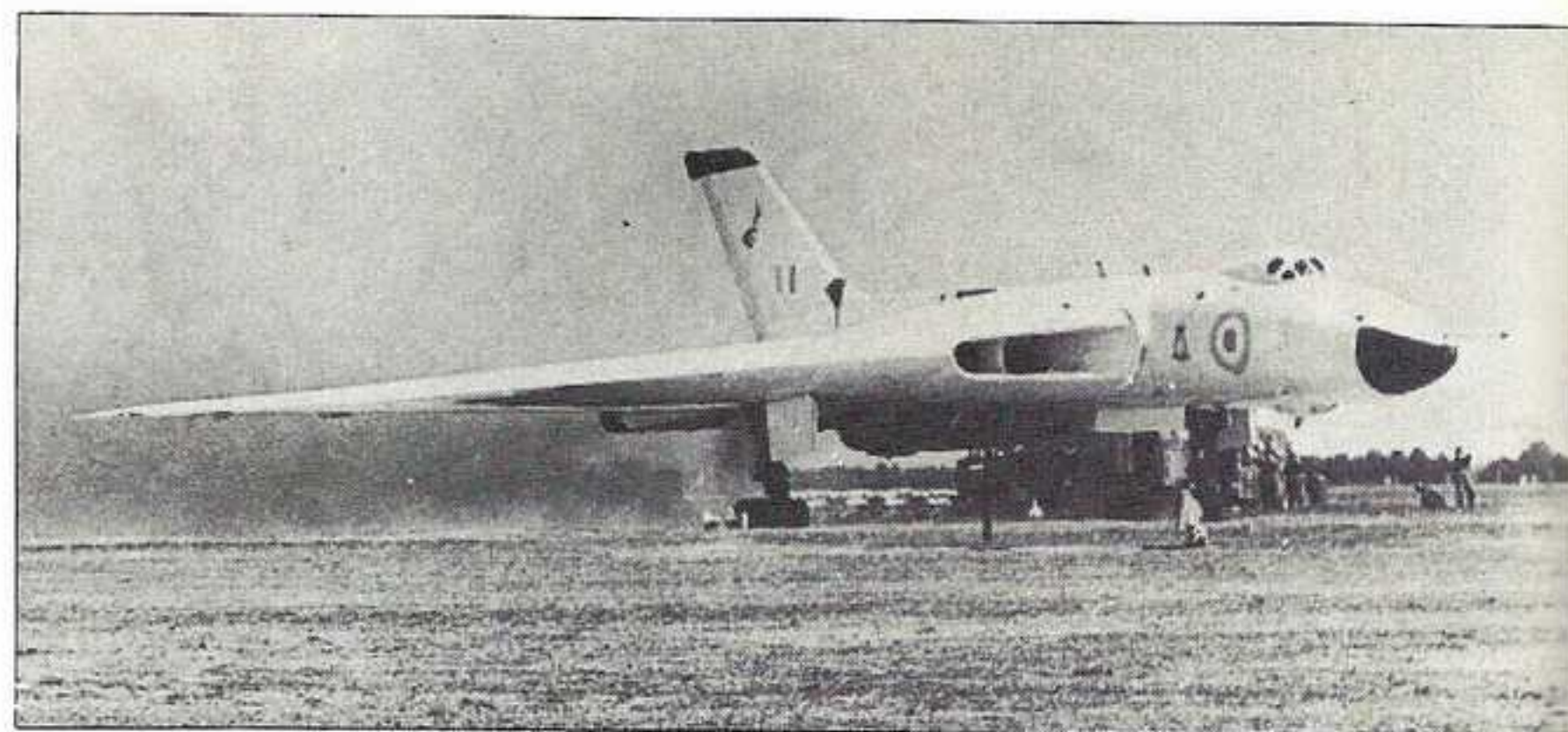
A continuación, el escuadrón fue elegido para una fuerza de bombardeo destinada al Pacífico, pero la rápida rendición de los japoneses produjo un cambio de planes. El 83.º Squadron fue reequipado con Avro Lincoln y formó parte del reducido Mando de Bombardeo de la posguerra, trasladándose a ultramar para distintas maniobras. En 1953 se trasladó a Tengah, desde donde llevó a cabo violentos bombardeos sobre los guerrilleros comunistas en la operación «Firedog». Posteriormente, aquel mismo año, regresó a Hemswell. Cuando los días del Lincoln hubieron llegado a su fin, el 83.º Squadron se disolvió allí mismo el 1 de enero de 1956.

Pero no estuvo mucho tiempo apar-

tado de la actividad y, tras ser reformado el 21 de mayo de 1957 en Waddington, se hizo muy popular por ser el primer escuadrón equipado con el Avro Vulcan B.Mk 1. Estuvo en la primera línea del Mando de Bombardeo y lo refrendó ganando la competición de bombardeo y navegación del mando de aquel año, aún habiéndose acabado de reformar utilizando un nuevo aparato. Pronto pasó a ser operativo para servir en las tareas de la fuerza de disuasión nuclear, que desempeñó hasta finales de los años cincuenta. En octubre de 1960, se trasladó a su base original de Scampton,

donde recibió los primeros Vulcan B.Mk 2, con los que continuó actuando en el marco de las fuerzas de disuasión. Voló con estos populares bombarderos durante nueve años y sólo cuando la fuerza de bombardeo comenzó a ser reducida el 83.º Squadron fue disuelto de nuevo en Scampton el 31 de agosto de 1969.

Un Avro Vulcan del 83.º Squadron, que fue la primera unidad Vulcan de la RAF tras ser reformado en julio de 1957. En la fotografía, este B.Mk 2 es mostrado a la reina Isabel II (foto P. H. T. Green).



84.º Squadron



El 84.º Squadron se formó en Beau-lieu en enero de 1917 para tareas de entrenamiento, pero durante el verano fue elegido como escuadrón de caza destinado al frente Occidental. Se equipó con RAF S.E.5a y el 21 de setiembre de aquel año se trasladó a Francia y se instaló en el sector de Ypres. Allí participó en las tareas habituales de un escuadrón del frente Occidental.

A finales de año el 84.º se trasladó al sur, donde se unió a la 5.ª Brigada para tomar parte en las primeras misiones ECM, consistentes en llevar a cabo patrullas especiales de «intercepción radiotelegráfica» de las comunicaciones alemanas. También efectuó patrullas de ataque al suelo; estuvo sumido en una gran actividad durante los primeros meses de 1918, de tal modo que a mediados de marzo ya tenía un registro de 100 aparatos enemigos derribados. Durante aquel mes sus ataques se incrementaron a causa de la ofensiva alemana.

Una vez repelida la ofensiva el escuadrón volvió a sus numerosas ocupaciones y durante la primavera y el verano participó en duras batallas con formaciones enemigas numerosas, así como en el ataque a globos de observación y en la escolta de la cada vez más numerosa fuerza de bombardeo de la RAF. Para la ofensiva final, que dio comienzo en agosto, el 84.º fue destinado al frente australiano con la misión de eliminar todos los globos de observación enemigos; ésta fue la especialidad del escuadrón, registrando finalmente 50 globos derribados entre ellas. Además, continuó con las tareas normales de caza, alcanzando al final de la guerra un récord nada despreciable. Tras el armisticio pasó a formar parte del Army of Occupation en Alemania hasta agosto de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue di-

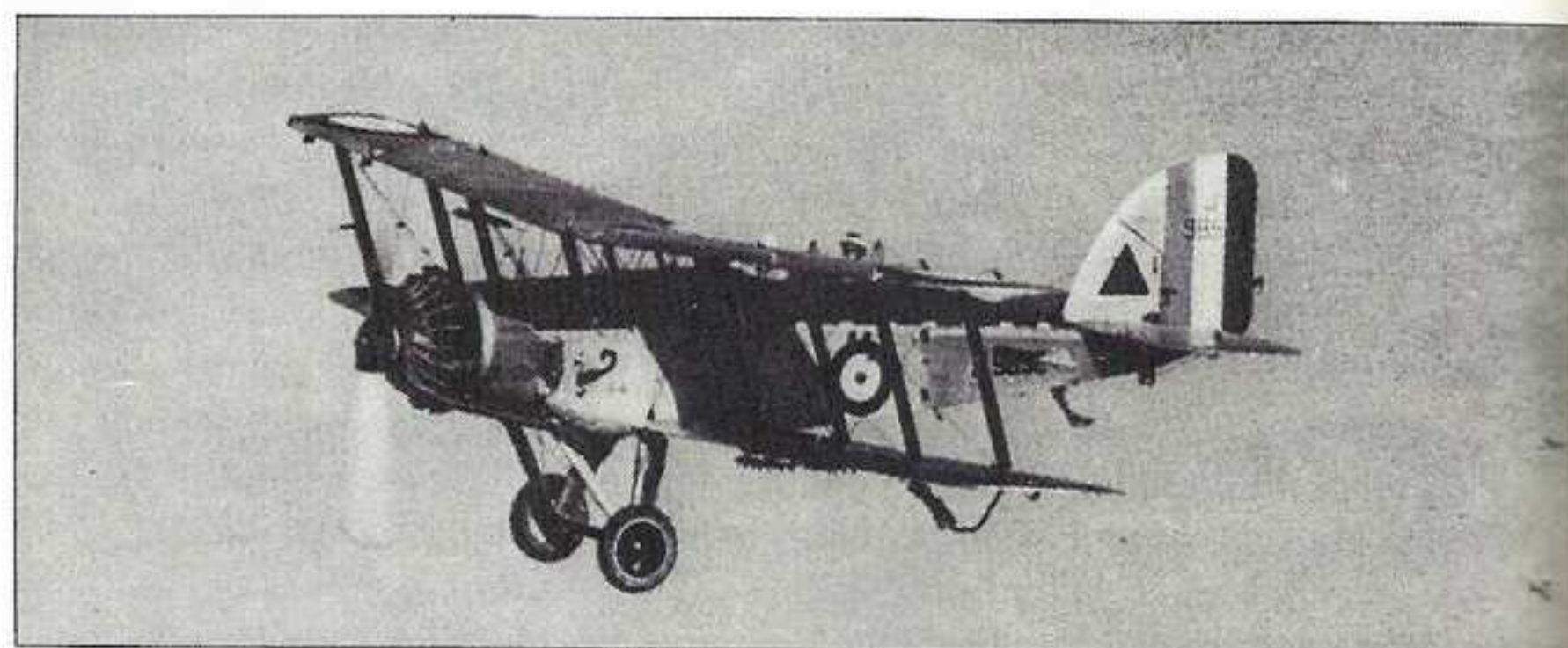
suelto finalmente en Kenley el 30 de enero de 1920.

El escuadrón se creó de nuevo en Bagdad el 13 de agosto de 1920 como consecuencia de la política Trenchard de mantenimiento de la máxima presencia de la RAF en el Imperio. Se convirtió en un escuadrón de bombardeo y de cometidos generales y fue equipado con de Havilland D.H.9A. Su tarea principal fue la vigilancia de las fronteras iraquíes, por lo que estableció su base en Shaibah durante 20 años. Su cometido incluyó patrullas en solitario sobre las extensas regiones desérticas y montañosas, con ocasionales acciones contra las tribus que aterrorizaban a los pueblos de la región. En el período entreguerras se sustituyó a los D.H.9A por Westland Wapiti y éstos a su vez por Vicker Vincent. Estos últimos permanecieron en servicio hasta principios de 1939.

Cuando Italia entró en la II Guerra Mundial, en junio de 1940, el escuadrón se trasladó a Egipto y llevó a cabo operaciones sobre el desierto occidental, bombardeando los depósitos de suministros italianos, puertos y otros objetivos de interés. Sin embargo, en noviembre de 1940 el 84.º fue trasladado a Grecia y a finales de mes el escuadrón en pleno llevó a cabo incursiones de bombardeo contra los ejércitos italianos invasores con cierto éxito. Durante el invierno, el mayor obstáculo en Grecia fue el tiempo, pero en la primavera de 1941 la situación mejoró y se agravó considerablemente en abril cuando los alemanes llegaron para prestar su ayuda a los italianos. El escuadrón tuvo que evacuar Grecia en cuestión de semanas, hizo una escalada en Creta pero pronto fue expulsado de allí.

Durante la mayor parte de 1941 el 84.º Squadron permaneció en Iraq con la misión de mantener la paz en la zona, pero enviando también destacamentos al desierto occidental para participar en la ofensiva de octubre. Finalmente fue todo el escuadrón el que se vio envuelto en la lucha en el desierto occidental. Permaneció allí hasta enero de 1942, en que fue retirado de la región.

Puesto que la guerra contra los japoneses había estallado en Extremo Oriente, el 84.º fue enviado a aquella región; debido a que en aquellos momentos la única posición disponible se encontraba en las Indias Orientales neerlandesas, este escuadrón estableció su base en Sumatra. Antes de que pudiera llevar a cabo cualquier misión, perdió todos sus aparatos y hubo de evacuar; los últimos miembros del escuadrón llegaron a la India en marzo. El 1 de abril se reformó de nuevo allí mismo. Dispuso de algunos Blenheim, pero de hecho efectuó la



conversión al nuevo bombardero en picado Vultee Vengeance, que no llegó al escuadrón hasta diciembre de 1942. Se trataba de nuevos aparatos que utilizaban una nueva técnica en su puesta en estado operativo, cosa que se produjo en febrero de 1944. El escuadrón volvió entonces a la acción, llevando a cabo una acción de bombardeo contra las posiciones de Homalin en el frente de Birmania. El escuadrón desempeñó este cometido con los Vengeance durante cinco meses, antes de volver a ser retirado de las operaciones. A continuación, su tarea fue la de reequiparse con cazabombarderos de Havilland Mosquito. Aunque el escuadrón completara la conversión al Mosquito, el aparato presentaba serios problemas debido a las condiciones climáticas de la India y Birmania, y antes de que el 84.º pudiera llegar a ser operativo todos sus aparatos recibieron la orden de permanecer en tierra. En el momento en que todos los problemas se hubieron solucionado ya fue demasiado tarde para que el escuadrón reanudase las operaciones debido al cese de las hostilidades. Sin embargo, fue enviado a Java una vez concluida la guerra y llevó a cabo patrullas operativas durante la insurrección de Indonesia.

De allí regresó a Malasia y comenzó a tomar parte en las operaciones contra los guerrilleros comunistas, efectuando la conversión al Bristol Beau-fighter en 1946. Tras dos años de operaciones de interdicción difíciles y esporádicas, el escuadrón regresó a Iraq, donde se convirtió a los Bristol Brigand. Con estos aparatos, llevó a

El 84.º Squadron no había vuelto a tener su base en Gran Bretaña desde 1920, en que fue reformado en Bagdad para cometidos de policía colonial. El Westland Wapiti, un desarrollo del D.H.9A, sirvió con el escuadrón durante siete años (foto Bruce Robertson).

cabo patrullas para el mantenimiento de la paz sobre Omán antes de regresar a Malasia en abril de 1950, donde utilizó sus Brigand, con sus bombas, cañones y cohetes, contra los guerrilleros. Esta campaña prosiguió violentamente durante dos años y medio, pero en este tiempo el Brigand evidenció varios defectos graves durante su servicio, por lo que a principios de 1953 el aparato fue inmovilizado en tierra. En consecuencia, el 84.º fue disuelto en febrero de 1953.

Ese mismo día, el escuadrón se reconstituyó en Fayid, en el canal de Suez, mediante la redesignación del 204.º Squadron. El 84.º sirvió entonces como unidad de transporte dotada con Vicker Valetta como parte del Ala de Transporte de Oriente Medio. Se le encomendaron dos tipos de tareas: una fue cubrir las rutas regulares del Mando de Transporte en la zona

Un Blackburn Beverley del destacamento del 84.º en Bahrain durante los años sesenta. El Beverley prestó un excelente servicio en Oriente Medio, no por su corto alcance o flojas prestaciones, sino por su habilidad de operar desde las pistas más primitivas y con menos medios de mantenimiento.





de Oriente Medio, tanto en servicios programados como imprevistos; y la otra fue servir de escuadrón de transporte para las unidades del Ejército de aquella región, lo que incluyó el entrenamiento de paracaidistas y el lanzamiento de suministros. Ambas tareas mantuvieron totalmente ocupa-

do al escuadrón, que adornó sus Valla con los símbolos de los cuatro palos de las barajas de cartas. Ésta había sido una de las peculiaridades de los D.H.9A y Wapiti del escuadrón durante el período de entreguerras y que posteriormente fue pintado también en los Brigand. Este símbolo se

Una escuadra de tropas de las Naciones Unidas va al encuentro de un Whirlwind del 84.º Squadron. Estos aparatos fueron los últimos Whirlwind empleados a nivel de escuadrón y fueron sustituidos por Wessex (foto MoD).

ha perpetuado hasta nuestros días.

A principios de 1957 el escuadrón se trasladó a Adén, donde actuó como unidad de transporte para las fuerzas que operaban a lo largo de las fronteras del protectorado. En junio de 1958 recibió algunos Blackburn Beverley para desarrollar esta tarea hasta ser totalmente equipado con este aparato, el mayor de la RAF. Durante la mayor parte de los años sesenta sirvió como unidad de transporte pesado en la zona del golfo Pérsico en apoyo de las fuerzas destacadas en la región, efectuando también la cobertura de las rutas de transporte. En 1967 el escuadrón abandonó sus Beverley y se trasladó al golfo con los Hawker Siddeley Andover para desempeñar el cometido de transporte táctico de

corto alcance en apoyo de Omán.

Durante este período se sucedieron una serie de recortes en la defensa y el 84.º Squadron resultó uno de los afectados; fue disuelto en Muharraq el 31 de octubre de 1971.

Se volvió a constituir casi tres meses después, el 17 de enero de 1972, al unirse dos diferentes unidades de helicópteros de la isla de Chipre. El 230.º Squadron tuvo, durante mucho tiempo, un destacamento de Westland Whirlwind HAR.Mk 10 en Nicosia y asignado a las Naciones Unidas en apoyo de las fuerzas de la ONU destacadas en las montañas de Khyrenis. Los Whirlwind HAR.Mk 10 también fueron utilizados en Akrotiri por la 1 563.ª Patrulla, encargada de suministrar servicios SAR tanto para la base de la RAF como para las restantes fuerzas británicas en la isla. Ambas unidades se unieron para formar un nuevo 84.º Squadron con base en Akrotiri. Desde entonces el escuadrón ha desempeñado ambos cometidos con distinción, equipado hoy en día con Westland Wessex HAR.Mk 2.

85.º Squadron

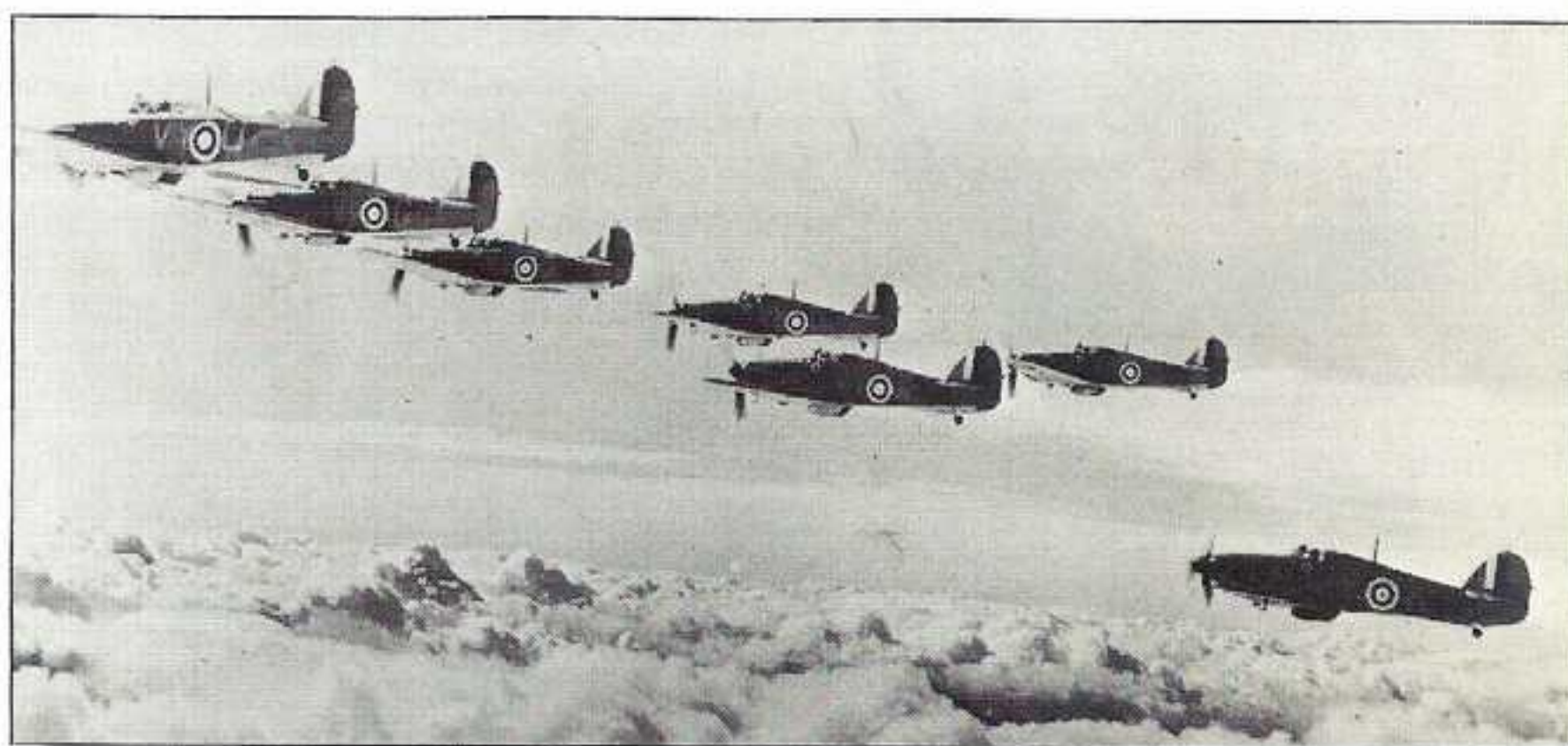


El 85.º Squadron estuvo destinado desde el principio a ser un escuadrón de caza y así fue durante la mayor parte de su carrera. Se formó en Upavon el 1 de agosto de 1917 y pasó el resto de aquel año y la primavera de 1918 efectuando la conversión, trasladándose a Francia en mayo de 1918 con los RAF S.E.5a. Recibió la distinción de estar dirigido durante la I Guerra Mundial por dos poseedores de la Cruz Victoria: el mayor Billy Bishop trasladó al 85.º a Francia y lo introdujo en la acción, y fue sucedido por el mayor Mick Mannock. Esta unidad tardó en llegar al campo de batalla por estar efectuando la conversión, pero jugó un papel muy importante en la ofensiva final que condujo a la victoria, tanto mediante ataques al suelo como patrullas ofensivas que dieron paso a los combates aéreos más importantes de la I Guerra Mundial. Una vez concluida la guerra, el 85.º permaneció en el continente hasta principios de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Lopham Corner el 3 de julio de 1919.

El 85.º se reconstituyó el 1 de junio de 1938 a partir de la Patrulla A del 87.º Squadron en Debden. Al principio se equipó con Gloster Gladiator y al cabo de tres meses comenzó a recibir Hawker Hurricane, logrando estar totalmente operativo antes de iniciarse la II Guerra Mundial en setiembre

de 1939. Llegado ese momento, el 85.º y su escuadrón gemelo, el 87.º, estuvieron encargados de la defensa del Air Component de la British Expeditionary Force, y se trasladaron a Francia el 9 de setiembre, estableciendo su base definitiva en Lille. La unidad llevó a cabo escoltas a bombarderos y a aviones de reconocimiento del Ejército, y cuando las operaciones se iniciaron en mayo de 1940 participó activamente en un intento de cubrir a las tropas que evacuaban Dunkerque. Tras doce intensos días de lucha, al escuadrón sólo le quedaban cuatro aparatos y, tras haberse perdido sus bases avanzadas, se vio obligado a regresar a Debden para ser reformado de nuevo.

El escuadrón volvió rápidamente a la acción cuando los alemanes comenzaron a organizarse para la batalla de Inglaterra. Estableció su base en el noreste de Essex y recibió la misión de atacar a las formaciones de aviones que remontaban el estuario del Támesis con la intención final de bombardear Londres, participando en numerosas batallas en esa zona durante el mes de julio. Posteriormente, se trasladó a Croydon como parte del cinturón interno de las defensas de la capital y participó plenamente en la lucha diurna durante el período más intenso de la batalla de Inglaterra. A medida que la batalla fue avanzando, los alemanes pasaron a atacar de noche y se demostró la poca eficacia de los escuadrones de cazas nocturnos Bristol Blenheim, se transfirió a esta especialidad un par de escuadrones Hurricane, entre los que se encontraba el 85.º. Se trasladó por tanto a una zona cercana a Debden, desde donde sus pilotos despegaban para perderse en la negra noche. Posteriormente se trasladó al norte para disfrutar de un descanso y desarrollar mejor las tácticas nocturnas, operando finalmente sobre Lincolnshire hasta noviembre. Durante los tres meses siguientes, registró más horas de vuelo que cualquier otro escuadrón de caza nocturno del grupo, pero sin ningún éxito. A principios de 1941 comenzó a reequiparse con Boulton Paul Defiant y Douglas Havoc, y con esos aparatos y sus radares pasó a convertirse en un escuadrón de caza nocturno viable. A partir de entonces ése habría de ser su



Una formación de los Hawker Hurricane del 85.º Squadron, con el emblema hexagonal de la unidad. Durante la batalla de Inglaterra, el 85.º estuvo a las órdenes del jefe de escuadrón Peter Townsend (foto RAF Museum, Hendon).

cometido. Hacia el mes de mayo de 1941 libraba casi cuatro combates cada noche y durante el resto del año estuvo totalmente ocupado en patrullas nocturnas.

En 1942 el escuadrón puso a prueba la nueva táctica de efectuar patrullas en el mar del Norte confundiendo a los bombarderos alemanes que cruzaban el mar. A pesar de tratarse de una buena idea, el ardor no tuvo un éxito absoluto ya que el Havoc carecía del margen de velocidad suficiente para seguir a los bombarderos y maniobrar en combate con ellos. Justo en el momento en que la ofensiva nocturna alemana comenzó a disminuir, el escuadrón recibió la solución a sus problemas, el de Havilland Mosquito. Este fantástico aparato sirvió en el 85.º Squadron en varias formas durante los nueve años siguientes y permitió al escuadrón mantener su serie

de victorias en los enfrentamientos con los aparatos alemanes. Incluso probó el sistema Turbinlite en el Mosquito, pero sin éxito. En 1943, el escuadrón volvió a la ofensiva con patrullas de intrusión y recibió temporalmente el Mosquito NF.Mk XV, que le permitió alcanzar una altitud de 13 100 m e igualar a los aparatos de más alta cota. El escuadrón registró durante aquel año un éxito tras otro, y alrededor del mes de enero de 1944 alcanzó los 200 derribos.

Durante 1944 disminuyeron los ataques de los aviones alemanes sobre el

Un Gloster Meteor NF.Mk 14 del 85.º Squadron. El 85.º utilizó el NF.Mk 14, el último Meteor de morro largo, desde 1954 hasta 1958. Inicialmente tuvo su base en West Malling, trasladándose después a Church Fenton, en Yorkshire.

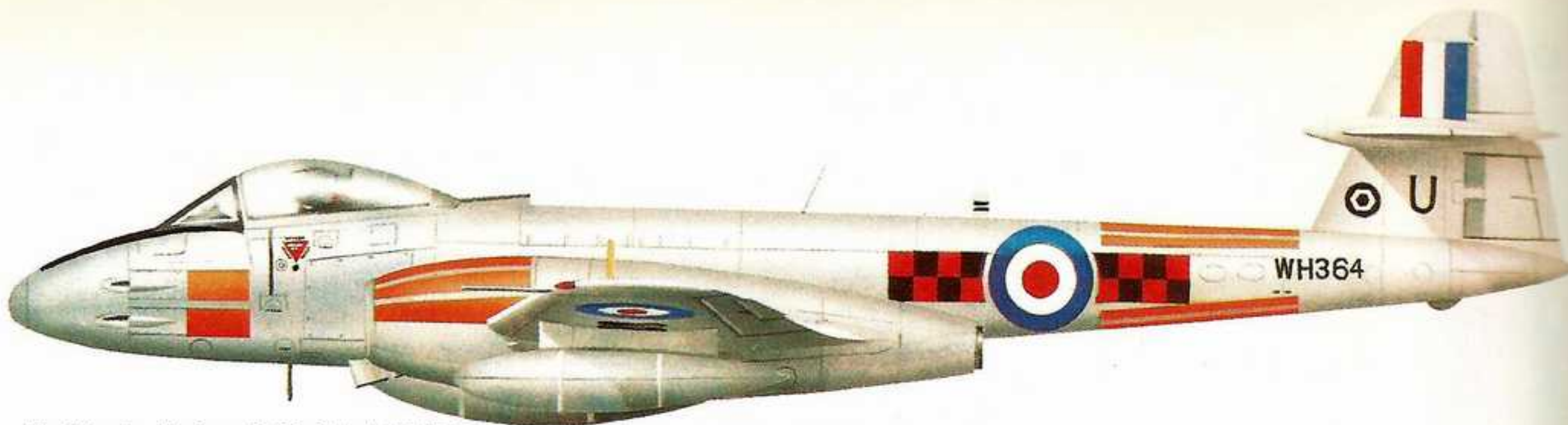


85.º Squadron (sigue)

Reino Unido, por lo que el escuadrón fue traspasado al Grupo de Apoyo del Mando de Bombardeo con el fin de reducir el número de pérdidas en las filas de los bombarderos. Durante la mayor parte del tiempo llevó a cabo salidas de intrusión a baja cota sobre los aeródromos de caza alemanes durante la noche. A continuación sus tripulaciones se unieron a los grupos de bombarderos para enfrentarse a los cazas nocturnos alemanes, pero el 85.º Squadron consiguió mayores éxitos en sus acciones de intrusión.

Una vez finalizada la guerra en Europa, el escuadrón regresó al Mando de Caza y formó parte de la fuerza de caza nocturna, mucho más reducida, de la posguerra. Estableció su base en West Malling en 1947, y en 1951 recibió los Gloster Meteor NF.Mk 11 para sustituir a los Mosquito. El escuadrón desarrolló nuevas tácticas para adaptar estos reactores al combate y voló con las posteriores versiones del Meteor, trasladándose a Church Fenton, en Yorkshire, en setiembre de 1957 y disolviéndose allí mismo el 31 de octubre de 1958.

Un mes después, el 85.º se reformó en Stradishall mediante la redesignación del 89.º Squadron. Le fue encomendada la misión de caza todotiempo con Gloster Javelin, regresando a



Un Gloster Meteor F.Mk 8 del 85.º Squadron. En abril de 1963, el 85.º se convirtió en un escuadrón de apoyo a otras unidades y tuvo su base en West Raynham. Permaneció asignado a esta tarea durante 12 años.

su base de West Malling en 1959. El escuadrón permaneció en las tareas de defensa del Reino Unido hasta que fue disuelto en West Raynham el 31 de marzo de 1963.

A pesar de que no había lugar para el 85.º Squadron como escuadrón de caza, fue reformado el 1 de abril de 1963 para servir en tareas de apoyo al ser convertido de hecho en el Target Facilities Squadron de West Raynham. Desde esta base, y posteriormente desde la de Binbrook, el escuadrón voló con Meteor y English Electric Canberra en prácticas de interceptación y entrenando a los escuadrones de English Electric Lightning del Mando de Caza durante los 12 años siguientes, hasta que se disolvió en West Raynham en 1975.



Dos Gloster Javelin FAW.Mk 6 del 85.º en diciembre de 1959. El escuadrón había regresado por entonces a West Malling, su vieja base de caza, donde permaneció hasta setiembre de 1960, pasando a ser el último miembro del Mando de Caza con base en ese famoso aeródromo (foto Bruce Robertson).

86.º Squadron



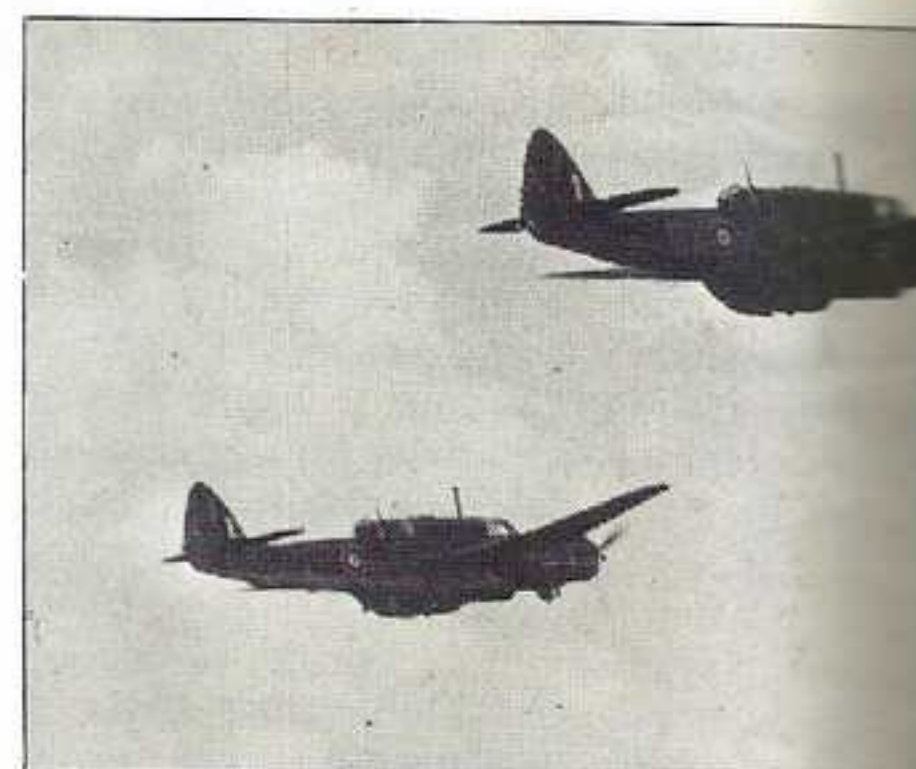
El 86.º Squadron intentó por dos veces participar activamente en la I Guerra Mundial, pero en ambas ocasiones vio frustrados sus deseos por las circunstancias. Se formó en Wye el 1 de setiembre de 1917 en tareas de entrenamiento con la previsión de llegar a ser operativo en 1918. Sin embargo,

fue una de las unidades que continuamente se vio privada de su personal entrenado para intentar cubrir las pérdidas en el frente Occidental, por lo que nunca logró retener al personal experimentado el tiempo suficiente para formar un cuadro operativo, y finalmente fue disuelto el 4 de julio de 1918. Volvió a aparecer ese mismo año cuando un nuevo 86.º Squadron se formó en Brockworth para ocupar la vanguardia en la incorporación del nuevo caza de ataque al suelo de Sopwith. El escuadrón se constituyó el 30 de octubre de 1918 y los Sopwith Salamander comenzaron a llegar durante los meses siguientes; pero la firma del armisticio supuso evidentemente un freno en la expansión de la RAF. Como consecuencia de ello, el escuadrón volvió a ser disuelto antes de finalizar el mes de noviembre de 1918.

El 6 de diciembre de 1940, el 86.º Squadron se creó en el Mando Costero y se equipó con cazas Bristol Blenheim IVF para operar en ataques navales y servir en tareas de escolta a convoyes. Estas últimas las inició el 28 de marzo de 1941 desde la base de Wattisham, que compartió con avio-

nes Blenheim del Mando de Bombardeo. Por entonces se decidió dar al escuadrón una tarea más ofensiva, y en junio se reequipó con Bristol Beaufort y se trasladó a North Coates. Alrededor del día de Año Nuevo de 1942 había completado la conversión al torpedero, misión en la que se estrenó hundiendo dos buques en febrero.

Cuando el Consolidated Liberator pasó a equipar al Mando Costero, el 86.º Squadron recibió el cometido de entrenar a las tripulaciones para otros escuadrones en el Liberator. Evidentemente esto supuso un retraso en sus esfuerzos por volver a ser operativo, lo que no se produjo hasta febrero de 1943, en que se abrió el período más brillante del escuadrón. El 4 de mayo hundió su primer submarino en el Atlántico, su zona de operaciones. Los ataques se sucedieron mes a mes y durante el verano también libró combates con los Focke-Wulf Fw 200 y Junkers Ju 88. El escuadrón vivió unos momentos de intensa actividad operativa, acumulando con el paso del tiempo un alto número de horas de vuelo. El año siguiente fue incluso más activo, aunque hundió menos submarinos, pero llevó a cabo aburri-



Dos Bristol Beaufort del 86.º Squadron. Dichos aparatos fueron utilizados para la siembra de minas y tareas de reconocimiento durante algún tiempo hasta asumir cometidos antibuque

das y largas patrullas por el océano Atlántico, muchas de las veces desde bases de Islandia. Continuó la ofensiva hasta el día de la victoria en Europa, en que fue transferido al Mando de Transporte. Tras completar el período de conversión en Oakington, comenzó a efectuar transportes de tropas en la ruta de la India, papel en el que operó hasta el 16 de abril de 1946, en que fue disuelto en Oakington.



87.º Squadron

El 87.º Squadron comenzó su existencia con la Escuela Central de Vuelo. El 1 de setiembre de 1917 en Upavon, el Squadron D perteneciente a ese renombrado cuerpo proporcionó una patrulla base que fue redesignada 87.º Squadron y que fue creciendo hasta el nivel de escuadrón. Tres meses después la unidad se trasladó cerca de Londres para equiparse con sus aparatos operativos, los Sopwith Dolphin.

La puesta de largo del escuadrón se vio truncada por la ofensiva alemana de marzo de 1918 y el 87.º se trasladó a Francia para entregar sus aviones a otros escuadrones de Dolphin como aparatos de recambio. Los pilotos regresaron a Hounslow y comenzaron

desde el principio. Un mes después, el 87.º se trasladó a Francia de nuevo al completo. Fue asignado a las zonas costeras, llevando a cabo patrullas sobre las posiciones a lo largo de la costa, llegando hasta la frontera holandesa. En mayo le fue encomendado un cometido más urgente: los aparatos de reconocimiento alemanes estaban aproximándose a alta cota y fotografiaban las posiciones aliadas. Ya que el Dolphin había sido creado como un caza de alta cota, el 87.º Squadron recibió la misión de localizar y derribar esos aparatos, y en los diez primeros días de su nueva misión logró abatir a ocho de ellos. Ésta fue su tarea principal hasta la ofensiva

final aliada que dio comienzo en julio, en la que el escuadrón volvió a ocuparse de tareas más normales.

El escuadrón pasó tres meses en el Ejército de Ocupación antes de regresar a Gran Bretaña en febrero de 1919 y disolverse en Ternhill en junio.

El 15 de marzo de 1937, un núcleo del 54.º Squadron se trasladó a Tangmere para formar al 87.º Squadron. Se convirtió al Hawker Fury, que fue el avión característico de esa base, pero después de tres meses se trasladó a Debden, en Essex, donde recibió los Gloster Gladiator. Se convirtió rápidamente en un escuadrón muy popular al crear un equipo de tres aparatos que practicaron acrobacias unidos

87.º Squadron (sigue)



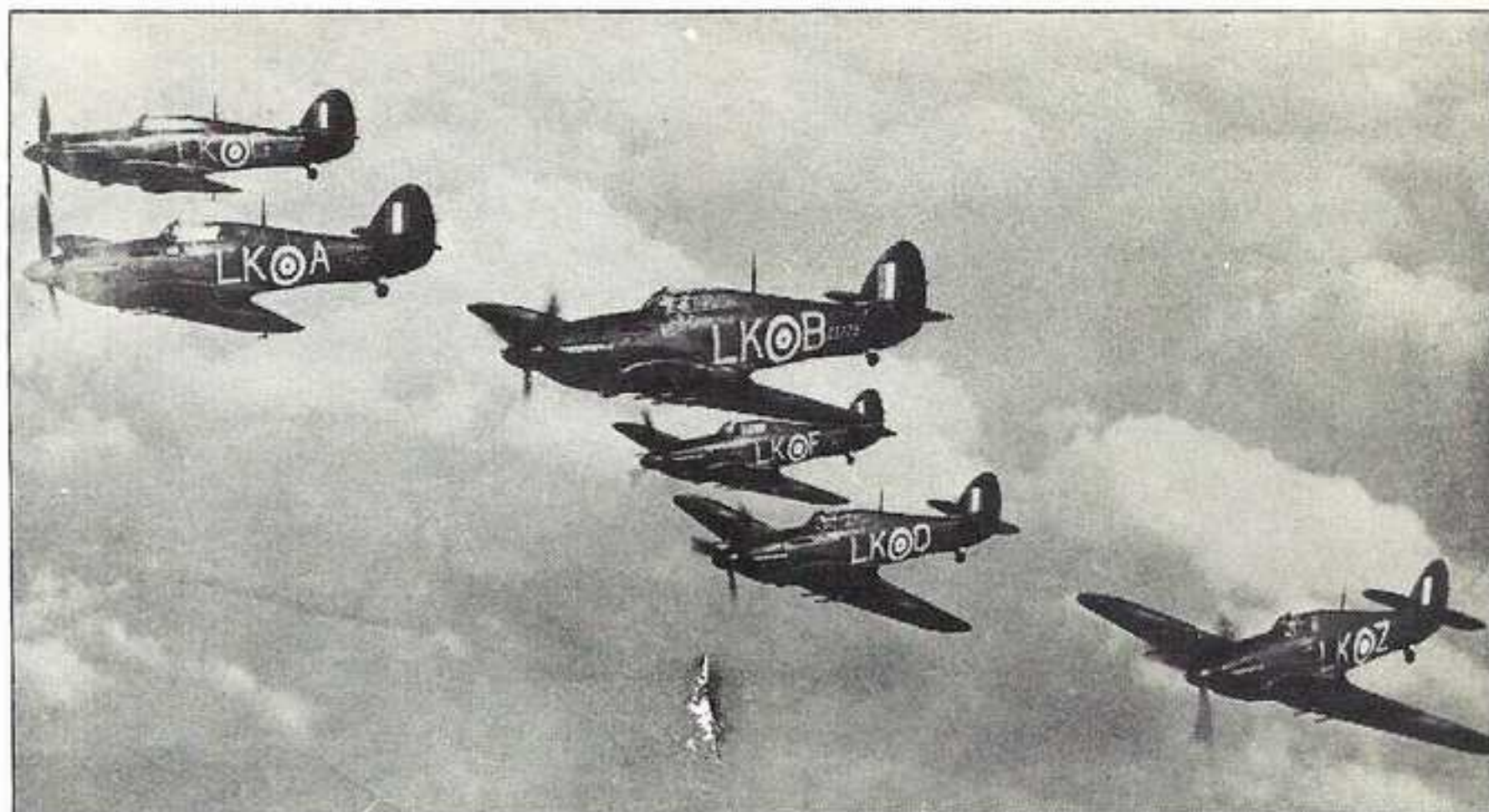
Aviones Gloster Gladiator del 87.º Squadron fotografiados en Debden en 1938. El aparato en primer plano lleva una línea verde ondulada alrededor de una línea negra horizontal en el fuselaje y la clásica serpiente del escuadrón en la deriva (foto Bruce Robertson).

entre sí por cuerdas, haciendo que el escuadrón estuviera muy solicitado durante el año siguiente. Todo ello tocó a su fin durante el verano de 1938, en que los Hawker Hurricane sustituyeron a los Gladiator. Al mismo tiempo, la Patrulla A pasó a formar el 85.º y se creó una patrulla sustitutoria. El escuadrón pronto fue operativo y al inicio de la II Guerra Mundial, un año después, se trasladó a Francia con el 85.º Squadron como el arma de caza del Air Component de las BEF.

Inicialmente tuvo poco trabajo, aparte de encargarse de algunos aparatos de reconocimiento alemanes. El panorama cambió cuando en mayo de 1940 los alemanes invadieron Bélgica, los Países Bajos y Francia. La misión principal del escuadrón fue la protección de los Westland Lysander destinados a reconocimiento, lo que truncó las posibilidades del 87.º de derribar aparatos enemigos. Registró numerosas pérdidas y, tras 12 días de combates, la unidad fue enviada a Debden para su reconstitución. Se trasladó para ello al norte, a Yorkshire, desde donde llevó a cabo su combate sobre Gran Bretaña el 11 de julio, derribando cuatro Messerschmitt Bf 110. Al mismo tiempo efectuó la conversión a la caza nocturna y a finales de julio envió una patrulla al sur para esas ta-

reas, mientras el grueso del escuadrón permaneció en Church Fenton llevando a cabo tareas de caza diurna. En noviembre de 1940, el 87.º se trasladó al suroeste, donde se concentró en tareas de caza nocturna. Al año siguiente, el escuadrón estableció un destacamento permanente en el aeródromo de St Mary en las Scilly, como única defensa aérea de las islas. El cuerpo principal del escuadrón pasó a ser la unidad de cazas nocturnos Hurricane más veterana, llevando a cabo la defensa de las ciudades de la región occidental, pero también efectuando patrullas sobre Francia y ataques de intrusión nocturna sobre aeródromos de bombarderos alemanes. Así transcurrió 1941 y la primera mitad de 1942, período en el que el destacamento de St Mary registró una media de dos victorias cada mes. El resurgimiento final del escuadrón en Gran Bretaña se produjo mediante salidas de ataque al suelo durante la operación de Dieppe en agosto de 1942, después de lo cual dejó de ser operativo y comenzó a prepararse para ser enviado a ultramar.

Con los aviones Hurricane y desde Gibraltar, el escuadrón sirvió como escolta a los convoyes de la operación «Torch», trasladándose a Argelia inmediatamente después de los desembarcos de noviembre de 1942. Después de establecerse allí, el escuadrón sirvió como escolta al Ejército en las operaciones de aquella campaña. Una vez concluidas las batallas en el norte de África, el escuadrón permaneció en la zona para la defensa aérea de las instalaciones aliadas en la misma; disponía por entonces de aviones Supermarine Spitfire, que utilizó en patrullas de convoyes a lo largo de las costas del norte de África que raramente finalizaron en combate. En setiembre de 1943, el escuadrón se trasladó a Sicilia para participar en la invasión de Italia. En 1944 estableció su base en Italia para concentrarse en las operaciones en el Adriático. Efectuó reconocimientos armados y posteriormente incorporó bombas a sus Spitfire para llevar a cabo numerosas salidas de ataque al suelo durante el resto de 1944. Durante aquel invierno en Italia, el tiempo meteorológico impidió que se pudieran efectuar demasiadas



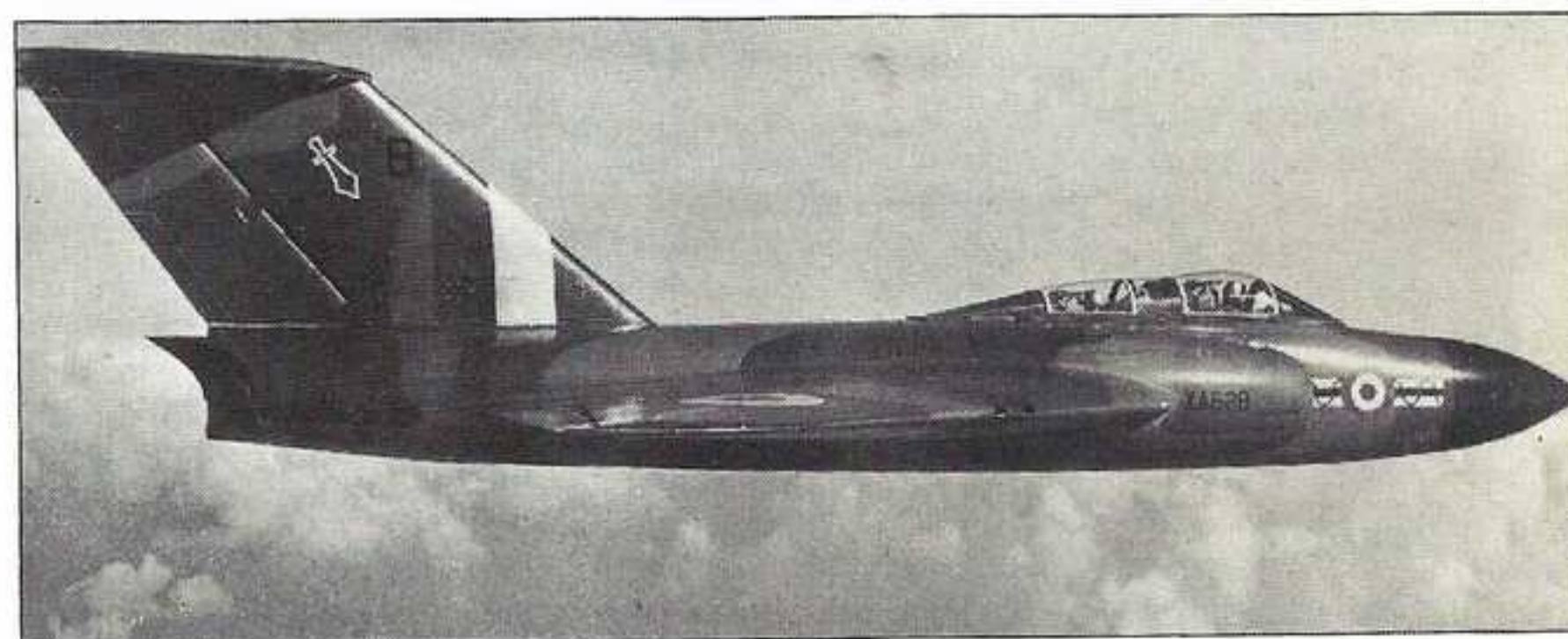
operaciones, pero en la primavera de 1945 el escuadrón llevó a cabo salidas de escolta a los Douglas Dakota que lanzaban suministros a los partisanos. El escuadrón se concentró cada vez más en las tareas de apoyo directo al 5.º Ejército hasta el final de las hostilidades. El 87.º permaneció en Italia hasta el otoño y luego se trasladó a Austria para realizar tareas habituales de ocupación hasta su disolución en Zeltweg el 30 de diciembre de 1946.

Cuando se dieron a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica medios de caza nocturna después de la guerra, el 87.º Squadron fue elegido para formar parte de dichos efectivos. Se reformó en Wahn el 1 de enero de 1952 y se equipó con Gloster Meteor NF.Mk 11. Estableció su base en Colonia y fue el responsable de la defensa del Ruhr y del seguimiento de aviones no identificados que cruzaban la frontera. Después de

una formación de Hawker Hurricane del 87.º Squadron pintados de negro cerca de Bath en 1941. El 87.º utilizó el Hurricane desde 1938 hasta 1942 (foto P. H. T. Green).

cinco años se trasladó a Brüggen, donde sustituyó sus Meteor por Gloster Javelin. Estos aparatos proporcionaron una mejor defensa todotipo y sirvieron con el 87.º Squadron hasta que volvió a ser disuelto, en Brüggen, el 3 de enero de 1961.

Un Gloster Javelin FAW.Mk 1 del 87.º, que por entonces era un escuadrón de caza todotipo de la RAF Germany. El aparato lleva la vieja línea ondulada, utilizada anteriormente por los Gladiator. El significado del emblema de la daga es desconocido.



88.º Squadron



El 88.º Squadron se formó el 24 de julio de 1917 en Gosport, en donde paso los nueve meses siguientes entrenándose y equipándose con Bristol F.2B como unidad de cazas biplazas y de reconocimiento. Se trasladó a Francia después de que la ofensiva

alemana de primavera se hubiera disipado en abril de 1918. Pasó a ser operativo el 6 de mayo y pronto comenzó a anotarse derribos sobre los aparatos alemanes al tiempo que demostraba sus posibilidades como escuadrón de reconocimiento. La mayoría de sus salidas eran del segundo tipo o bien patrullas ofensivas por detrás de las líneas, pero cuando la guerra fue llegando a su fin volvió al ataque al suelo, actuando con particular eficacia contra las tropas enemigas que intentaban huir por Tournai.

Cuando llegó el armisticio, el escuadrón había registrado en siete meses 164 aviones enemigos derribados contra unas pérdidas propias de dos muertos, cinco heridos y diez desaparecidos. Se trasladó a Bélgica, donde se estableció hasta el 10 de agosto de 1919, en que fue disuelto en Nivelles.

El escuadrón fue reformado como parte del Mando de Bombardeo en Waddington el 7 de junio de 1937, equipándose con los bombarderos Hawker Hind. Se trató sólo de un material provisional, pues al cabo de un año el escuadrón se trasladó a la base operativa de Boscombe Down y co-

menzó a recibir Fairey Battle. Efectuó la conversión y comenzó a actuar en 1938 y 1939 durante los ejercicios aéreos, llevan a cabo acciones diurnas a baja cota como preparación para futuras operaciones reales.

Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el 88.º se trasladó inmediatamente a Francia, llegando de hecho el día en que Chamberlain anunció el comienzo de la guerra. Formó parte de la Advanced Air Striking Force, por lo que constituyó parcialmente el brazo aéreo móvil de la RAF para el ataque contra los alemanes por detrás de las líneas. Fue uno de sus Fairey Battle que registró la primera acción aérea británica culminada con éxito en la II Guerra Mundial, cuando fue atacado por un Messerschmitt Bf 109 al que consiguió derribar; este engañoso acontecimiento no ayudó en nada a demostrar la irremediable debilidad del Battle frente a los cazas enemigos. Pronto ello quedó patente, cuando dio comienzo la guerra «real» en mayo de 1940: el 88.º Squadron no fue enviado a atacar objetivos situados detrás de las líneas enemigas, sino

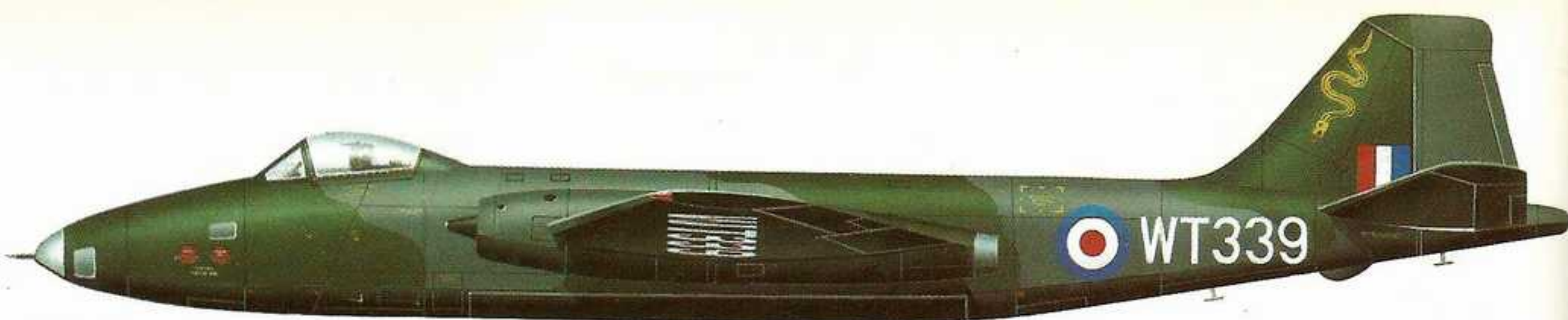
a la primera línea de fuego, hostigando a las columnas alemanas que avanzaban hacia Francia.

Tras retirarse de la batalla a principios de junio, el 88.º se trasladó a Irlanda del Norte, donde utilizó sus Battle en tareas de escolta a buques hasta que volvió a estar listo para el combate. Esto se produjo en el verano de 1941, cuando el 88.º ya estaba reequipado con Bristol Blenheim Mk IV. También voló algunas versiones del Douglas Boston durante su preparación para entrar en servicio. Los Blenheim tomaron parte en las costosas operaciones antibuque que el 2.º Group llevó a cabo durante aquel año. Hacia finales de año, los Blenheim fueron abandonados y el escuadrón llevó a cabo una decidida actuación a los Boston, ya que fue la primera unidad que los empleó operativamente. Antes de su puesta de largo operativa, el 88.º fue llamado a efectuar una misión imposible: el Scharnhorst y el Gneisenau intentaban escaparse por el canal de la Mancha y el 88.º recibió la orden de hundirlos. Cuatro de sus aparatos efectuaron una salida a fin de preparar la misión de

88.º Squadron (sigue)

bombardeo de los Boston, pero las condiciones atmosféricas eran tan malas que el escuadrón nunca encontró los buques. Aún así, el 12 de febrero de 1942 el escuadrón fue declarado operacional y continuó con operaciones de localización de buques siempre y cuando el tiempo lo permitió. En el mes de marzo el escuadrón empezó a efectuar acciones tierra adentro, con un importante ataque entre Poissy y Comines. La idea predominante era la de volar a cotas muy bajas y a partir de ese momento el 88.º empleó dicha táctica con éxito. El Boston fue un gran avance sobre el Blenheim y el escuadrón se encontró ahora en acción y casi sin descanso. El 19 de agosto participó en la ofensiva de Dieppe bombardeando los cañones situados detrás la ciudad.

Durante los 18 meses siguientes el escuadrón participó en varias acciones a través del canal, limitando cada vez más sus objetivos a los emplazamientos de «Noball» en un intento por frustrar la ofensiva de las V-1 que Hitler estaba planeando. Cuando finalmente llegó el Día D, el escuadrón se centró una vez más en el tendido de cortinas de humo para cubrir las tropas de desembarco en las cabezas de playa de Normandía. A partir de ese momento, se encomendó al escuadrón el ataque al suelo y pasó a volar contra objetivos tácticos en apoyo a las tropas avanzadas. En octubre de 1944 el 88.º se trasladó a Francia para aumentar su radio de acción y mantuvo una



El 88.º Squadron fue el primero en reequiparse con el Canberra B(I).Mk 8, una variante diseñada para las tareas de interdicción nocturna a baja cota en la RAF Germany.

ofensiva de bombardeo constante hasta el 6 de agosto de 1945.

El 1 de septiembre de 1946, el 88.º se reconstituyó a partir de la 1340.ª Patrulla en Kai Tak, Hong Kong. Esta unidad se había establecido con hidrocanos Short Sunderland a fin de proveer servicios postales entre las diferentes bases de Extremo Oriente. El nuevo 88.º Squadron extendió dichas misiones a salidas antipiratería, especialmente necesarias alrededor de Hong Kong, y, al empezar la guerra de Corea, a toda la gama de misiones de reconocimiento efectuadas por los escuadrones dotados con los Sunderland. Se trasladó a Iwakuni (Japón) para realizar patrullas a lo largo de las costas coreanas hasta la firma del alto el fuego que puso fin a las hostilidades. En ese momento, el escuadrón se dirigió a Singapur para efectuar operaciones contra los guerrilleros malayos en el curso de los tres siguientes años. Fue disuelto en Seletar el 1 de octubre de 1954.

El último cometido del 88.º fue similar al realizado con los Boston. El escuadrón se creó de nuevo en Wil-



El 88.º fue el primer escuadrón de la RAF en operar con el Douglas Boston, recibió sus aparatos en octubre de 1941 y los empleó en una serie de acciones diurnas a baja cota sobre la Francia ocupada. Los Boston también fueron utilizados en la fracasada operación de Dieppe en el verano de 1942 (foto Imperial War Museum).

denrath el 15 de enero de 1956, convirtiéndose en el primer escuadrón que voló la versión de interdicción del English Electric Canberra, la B(I)Mk 8. Equipado con bombas y cañones, siguió la máxima de los ataques a baja cota, practicando varios tipos de bombardeo, tanto convencional como nuclear. Como todo pionero, fue toma-

do como ejemplo e imitado por otros escuadrones similares desplegados en la República Federal de Alemania. De acuerdo con la idea de que todos los escuadrones de baja numeración de la RAF debían mantenerse en activo, el 88.º Squadron fue redesignado 14.º Squadron en Wildenrath el 17 de septiembre de 1962.

89.º Squadron



Creado en Netheravon el 1 de septiembre de 1917, el 89.º Squadron siguió la rutina normal de la I Guerra Mundial,

sirviendo en primer lugar como una unidad de entrenamiento equipada con aparatos de reconocimiento y caza. En su caso no llegó a ser movilizad para operaciones de ultramar y continuó sirviendo en cometidos de entrenamiento. Al acercarse el final de la guerra, fue disuelto en Netheravon el 4 de julio de 1918.

El escuadrón fue reconstituido durante la II Guerra Mundial en Colerne, el 25 de septiembre de 1941. El Bristol Beaufighter había resultado ser un caza nocturno muy satisfactorio, por lo que se decidió emplearlo en este cometido en Oriente Medio. El 89.º Squadron se creó con este propósito. Efectuó salidas durante todo el invierno y, tras subsanar alguno defectos del aparato, pasó al servicio operativo en enero de 1942. El 3 de marzo, el escuadrón registró su primera victoria, un Heinkel He 111. Poco después, el escuadrón aumentaría drásticamente su palmarés en los combates que no tardarían en llegar. De

hecho, envió una patrulla a Malta como apoyo, encontrando incluso más «negocio» en dicha zona durante los meses de junio y julio. A finales de año envió también un destacamento a Argelia para apoyar a las recién desembarcadas fuerzas aliadas; ese destacamento entró rápidamente en acción.

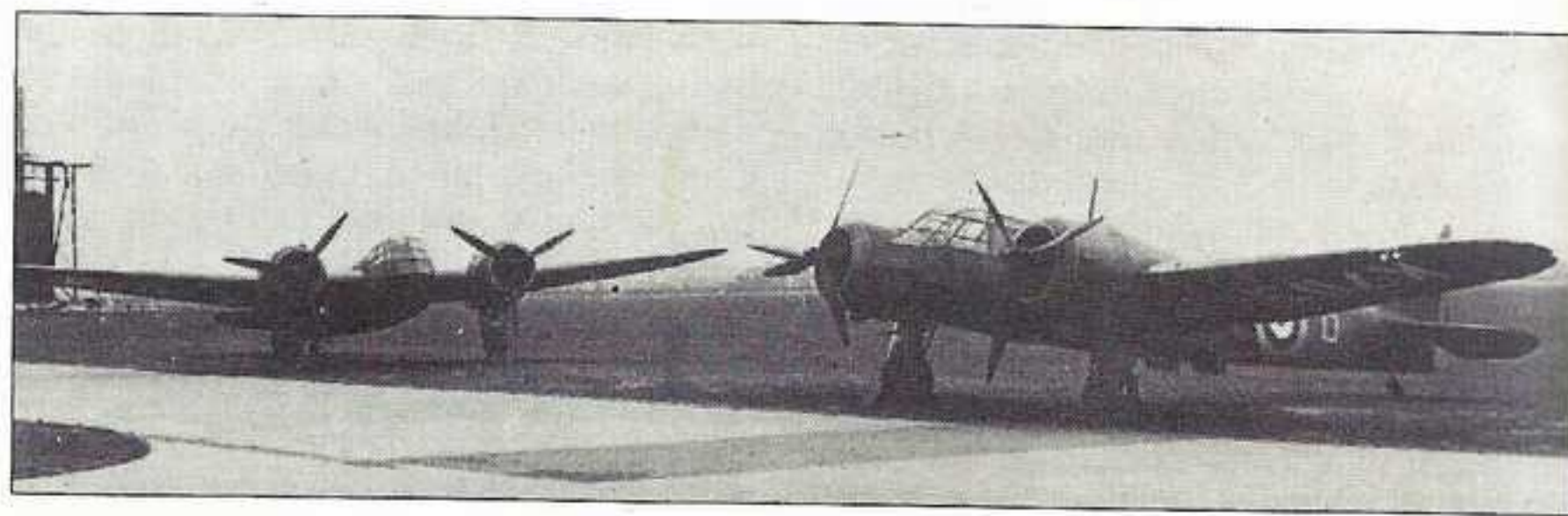
La llegada de 1943 trajo consigo una brusca disminución de la actividad del enemigo y el escuadrón empezó su reconversión a cometidos de intrusión, a la busca de objetivos en Creta y posteriormente en Sicilia. Así, continuó operando contra bombarderos nocturnos alemanes, pero a finales de 1943 éstos estaban fuera del alcance del 89.º. Por lo tanto, el escuadrón hizo sus maletas y se dirigió al este. En general, la vida del escuadrón no fue muy activa hasta su traslado cerca del frente de Birmania en el verano de 1944 a fin de que pudiera efectuar de nuevo sus misiones de incursión. En febrero fue retirado de las operacio-

nes para su conversión a los de Havilland Mosquito NF.XIX, lo cual fue posponiéndose hasta el punto de que la guerra finalizó antes de que el 89.º Squadron fuera de nuevo operativo. Finalizada la guerra, se trasladó a Singapur, desde donde efectuó salidas de lanzamiento de propaganda a lo largo de las islas holandesas. El escuadrón era raramente llamado a la acción y el 1 de mayo de 1946 fue redesignado 22.º Squadron, tras haber abandonado sus aparatos dos meses antes.

Cuando el Mando de Caza se expandió a mediados de los años cincuenta, el 89.º Squadron se reconstituyó una vez más, en una nueva base de caza nocturna de Stradishall, el 15 de septiembre de 1955. Estaba dotado con de Havilland Venom NF.Mk 3, reemplazándolo por el Gloster Javelin y poniéndose en la vanguardia de la fuerza todotiempo de la RAF. Voló con estos aparatos durante un año, antes de ser redesignado 85.º Squadron el 30 de noviembre de 1957.

90.º Squadron

El 90.º Squadron se creó durante la I Guerra Mundial en Shawbury, el 8 de octubre de 1917, empezando su conversión a escuadrón de caza y equipándose en 1918 con los Sopwith Dolphin. Estaba previsto que se trasladase a Francia para unirse a la ofensiva final aliada, pero cuando estuvo listo para operar, a finales de julio, la lucha se desarrollaba de forma tan favorable que el escuadrón no fue realmente necesario en Francia; en consecuencia, el escuadrón, en aquel momento basado en Brockworth, fue disuelto el 3 de agosto de 1918. Once días más tarde el escuadrón fue reconstituido en Buckminster y se equipó con cazas Avro 504NF para misio-



nes de defensa metropolitana en los condados centrales de Gran Bretaña. Siguió en alerta, con patrullas destacadas en Leadenham y Stamford, pero en ese momento ya había tenido lugar la última incursión y el 90.º no

Dos Bristol Blenheim Mk I del 90.º Squadron fotografiados en RAF Bicester. El escuadrón comenzó a reequiparse con este aparato durante el mes de mayo de 1937 (foto P. H. T. Green).





Un Vickers Valiant del 90.º Squadron con el gallardete verde con las letras «XC» amarillas en la deriva. El escuadrón recibió los Valiant en 1957 y asumió el papel de repostaje aire-aire en abril de 1962. El escuadrón se disolvió en 1965 (foto MoD).

llegó a entrar en acción. Continuó en activo hasta el 13 de junio de 1919, en que fue disuelto en Buckminster.

El escuadrón se reconstituyó como unidad de bombardeo el 15 de marzo de 1937, en Bicester, donde sirvió desde entonces, a partir de la Patrulla A del 101.º Squadron. En aquel momento estaba equipado con los bombarderos diurnos Hawker Hind, pero a los dos meses recibió sus primeros Bristol Blenheim Mk I, convirtiéndose el 90.º en la segunda unidad en recibir dichos avanzados bombarderos. Como resultado, se vio envuelto en las pruebas de conversión de los Blenheim y en el transcurso de los dos años siguientes se convirtió en un gran experto en este tipo de aparato. Consecuentemente, con el estallido de la II Guerra Mundial, el escuadrón fue transferido al 6.º (Training) Group del Mando de Bombardeo. En agosto de 1940 tuvo lugar una nueva reorganización, en que el 90.º (junto con el 35.º Squadron) fue disuelto para formar la 17.ª Unidad de Entrenamiento Operacional en Upwood el 8 de abril.

Al cabo de un año, el escuadrón se reconstituyó en Watton el 7 de mayo de 1941 para ser el precursor de un nuevo aparato al servicio de la RAF.

Fue el Boeing Flying Fortress, la versión B-17C que se convirtió en el Fortress Mk I de la RAF. El escuadrón pasó dos meses realizando su conversión al aparato antes del comienzo de las operaciones el 8 de julio, con un ataque a Wilhemshaven. La ventaja de los Fortress era su posibilidad de operar a alta cota, volando su primer ataque a 9 145 m. A pesar de dicha capacidad, los Fortress Mk I pronto demostraron ser inadecuados para la zona del teatro de operaciones del norte de Europa, a causa de su falta de armamento defensivo, fallos de los turbocompresores y limitaciones atmosféricas en incursiones de alta cota, y en setiembre los aparatos del escuadrón fueron retirados del servicio operativo, habiendo efectuado únicamente alrededor de 50 salidas de las cuales la mitad tuvieron que ser abandonadas. Al mes siguiente, envió un destacamento a Egipto, volando operaciones contra los puertos libios en el mes de octubre, antes de ser absorbido por el 220.º Squadron. En Gran Bretaña, el escuadrón continuó volando sus Fortress hasta el 12 de febrero de 1942, siendo disuelto en Polebrook.

El 7 de noviembre de 1942, el es-

cuadrón fue reconstituido, esta vez en Bottesford, como parte del 3.º Group. Recibió los Short Stirling, el aparato oficial del grupo, y tras su conversión empezó a operar la noche del 8 de enero de 1943. Su principal área de acción fue el Ruhr y participó en la ofensiva nocturna contra diferentes objetivos. A causa de su falta de techo operativo, el Stirling se convirtió en 1943 en el más vulnerable de los tres bombarderos cuatrimotores de la RAF, y aunque participó de forma regular en las principales incursiones del año, como la destrucción de Hamburgo, el escuadrón se vio cada vez más relegado a salidas de «jardinería», sembrado de minas en los alrededores de los puertos alemanes. El escuadrón sirvió con los Stirling hasta mayo de 1944, en que la mayor parte de la actividad del 90.º se dirigió a objetivos franceses para preparar la invasión del Día D. En los meses de mayo y junio, los Avro Lancaster reemplazaron a los Stirling, e inmediatamente el escuadrón se vio menos limitado en sus oportunidades. Participó en la ofensiva contra ciudades alemanas y en apoyo del segundo frente. El escuadrón voló su última acción el 22 de agosto de 1945.

Tras la guerra, la unidad siguió como parte del Mando de Bombardeo

de la posguerra y mantuvo sus Lancaster hasta 1947, recibiendo los Avro Lincoln. Con ellos, fue regularmente destacado a Egipto y también a Rodesia. El 1 de setiembre de 1950 el escuadrón fue disuelto en Wyton, pero justo un mes más tarde, el 4 de octubre de 1950, se reconstituyó en Marham con los Boeing Washington B.Mk I, la versión de la RAF del B-29. Su período con los Washington fue uno de los mejores de su historia, puesto que ganó en la mayoría de las competiciones de bombardeo características de los años cincuenta. A finales de 1953 el Ala Marham empezó a equiparse con el primer bombardero a reacción de la RAF, el English Electric Canberra, y en enero de 1954 el 90.º estuvo completamente dotado con este modelo y empezó a entrenarse para alcanzar su máximo grado de eficacia.

La última etapa del 90.º empezó el 1 de enero de 1957, en que se creó de nuevo en Honington. Estaba equipado con los Vickers Valiant y formó parte de la fuerza de disuasión del Reino Unido. Con los Valiant, el escuadrón efectuó varias salidas a ultramar además de cometidos de disuasión, mostrando el pabellón británico en países tan lejanos como Nigeria y las Filipinas. Con la llegada de los Hanley Page Victor y los Avro Vulcan a la V-Force, el 90.º cambió su cometido por el de repostaje de combustible en vuelo, y desde abril de 1962 en adelante sirvió en dicho papel. Continuó hasta agosto de 1965 en que, a raíz de la inmovilización en tierra de los Valiant, el 90.º fue disuelto una vez más.

91.º Squadron



Durante la I Guerra Mundial, el 91.º Squadron sirvió como una unidad de entrenamiento de transmisiones. Se creó en Chattis Hill el 1 de setiembre de 1917 y estuvo equipado con diversos aparatos, con los que sirvió hasta su disolución el 3 de julio de 1919.

En el mes de octubre de 1940 se destacó una patrulla del 60.º Squadron y se le encomendó el cometido de realizar salidas costeras para mantener un control constante sobre las incursiones alemanas a través del canal a baja cota. Esa patrulla era conocida como la 421.ª Flight y estuvo dotada con Hawker Hurricanes y Supermarine Spitfire. Las salidas que efectuaron se conocieron por el nombre de «Jim Crows», y a medida que la amenaza alemana a baja cota se intensificó, la patrulla creció hasta el nivel de un es-

cuadrón y fue redesignada 91.º Squadron en Hawkinge el 11 de enero de 1941. A mediados del verano, se encontraba operando como un escuadrón de caza más, efectuando «Rhubarb» sobre Francia y también, gracias a su situación en Kent, escoltando los buques y aparatos de salvamento marítimo. A finales de 1941 el escuadrón participaba de forma muy activa en todas las operaciones de Mando de Caza y llevaba a cabo escoltas de bombarderos, incursiones de caza, reconocimientos armados y, desde luego, «Jim Crows». El 91.º continuó así hasta agosto de 1945, en que se trasladó a los condados centrales, retirado de las operaciones. Una vez allí, se reequipó con los Spitfire Mk XII, una nueva versión con motor Rolls-Royce Griffon y perfeccionada para operaciones de baja cota y alta velocidad. Volvió a Hawkinge con ellos y emprendió las acciones contra los monoplazas alemanes que atacaban las ciudades costeras del sureste inglés,

efectuando también ataques a baja cota contra buques alemanes e instalaciones del continente. Durante un año voló los Spitfire Mk XII, convirtiéndose en el escuadrón con mayor número de aparatos enemigos derribados de todo el Mando de Caza en setiembre de 1943. A lo largo de 1944 el escuadrón se encontró cada vez más inmerso en los preparativos del Día D. En agosto de 1944 fue reequipado con los Spitfire Mk XIV, un aparato completamente rediseñado para operaciones a cualquier altitud. Con ellos, fue llamado a combatir las bombas volantes V-1 que en aquel verano de 1944 empezaron a caer sobre Gran Bretaña.

En agosto de 1944, el escuadrón fue trasladado del campo defensivo al ofensivo, uniéndose a la 2.ª Tactical Air Force, y se reequipó con los Spitfire Mk IX. En esos momentos participó en escoltas a bombarderos y en operaciones para la cobertura de los combates en el continente. A diferen-

cia de la mayoría de los escuadrones de la 2.ª Tactical Air Force, el 91.º nunca tuvo su base en Francia, volviendo de hecho al Mando de Caza a principios de 1945. Una vez más, fue reequipado, esta vez con un Spitfire todavía más potente, el F.Mk 21. El 91.º Squadron fue la primera unidad que recibió dicha versión y la única en volarlo en operaciones. Dichas operaciones fueron de reconocimiento armado a través del continente y ataques navales a lo largo de las costas alemanas.

El escuadrón siguió como parte del Mando de Caza de la posguerra, cambiando de base con moderada frecuencia a medida que se cerraban aeródromo tras aeródromo. A finales de 1946, el escuadrón al fin abandonó los Spitfire por cazas a reacción, recibiendo los Gloster Meteor en Duxford. No les empleó mucho tiempo, pues el 31 de enero de 1947 fue disuelto el Acklington al ser redenominado 92.º Squadron.

EXLIBRIS Scan Digit

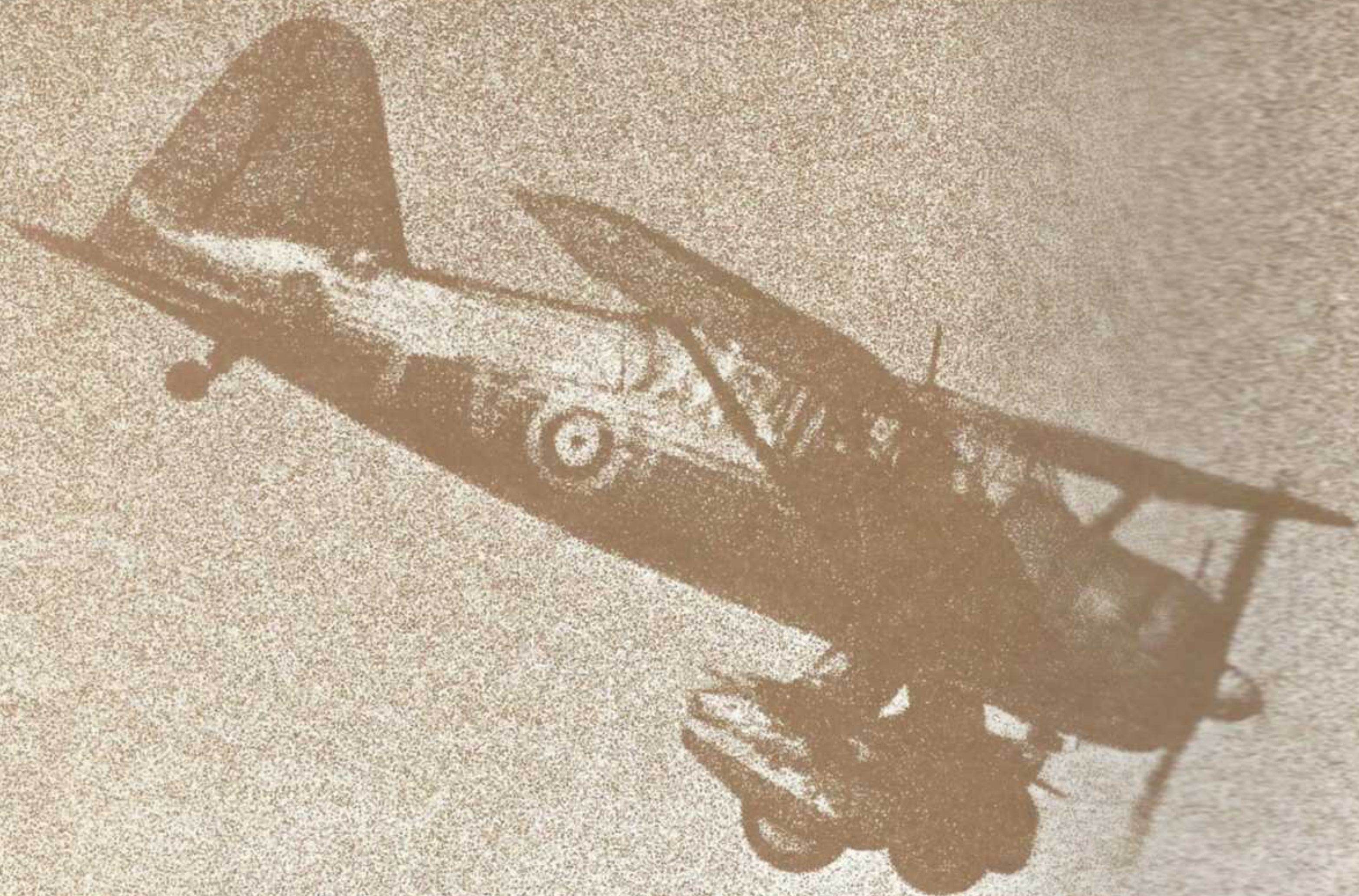


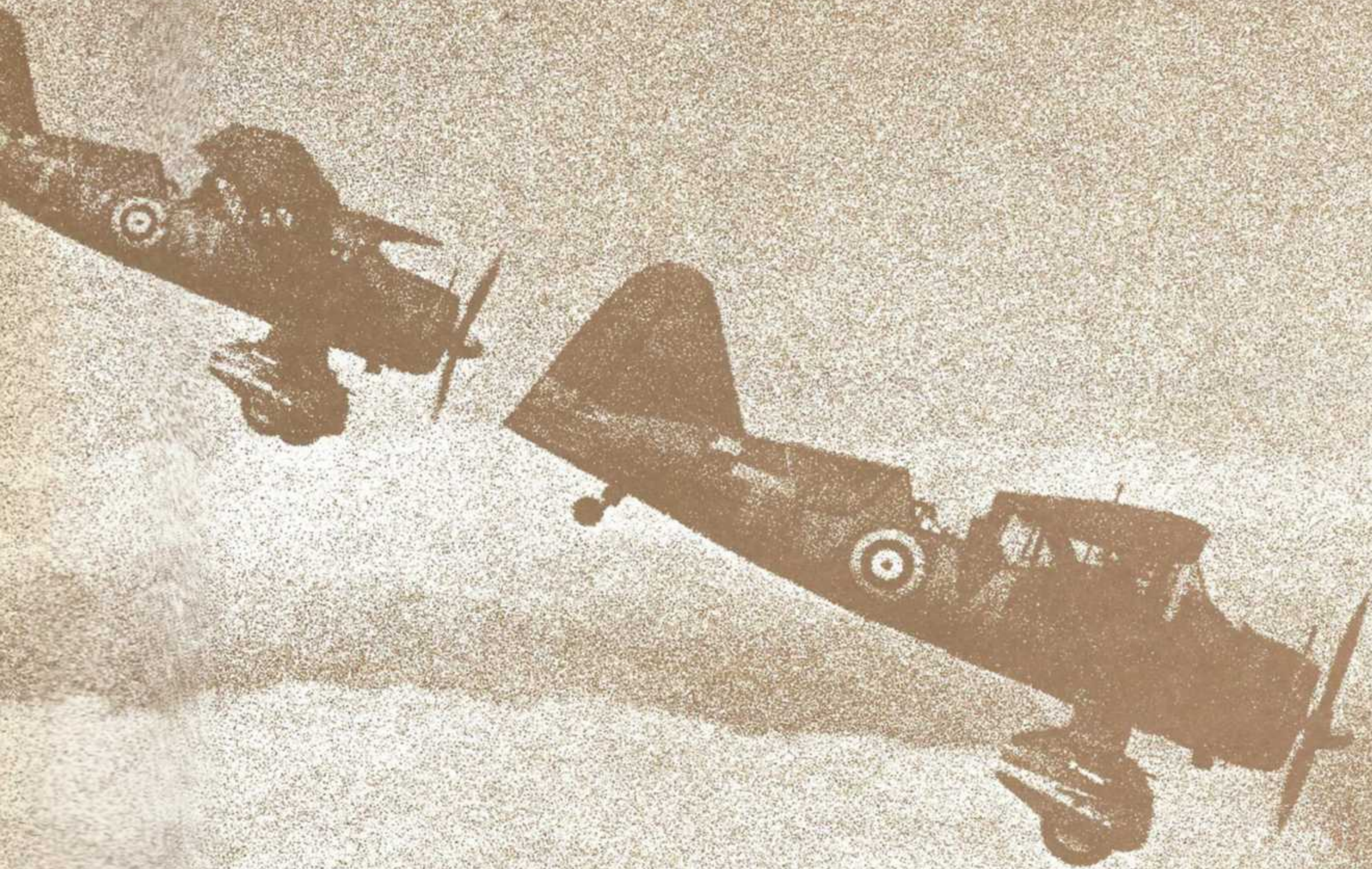
The Doctor *y La Comunidad*

<http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/>

<http://el1900.blogspot.com.ar/>

<http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/>





NOTICION

En el presente se informa de la

15

Editorial
Delta